

Breslauer Zeitung.

Vierteljähriger Abonnementspreis in Breslau 2 Thlr., außerhalb incl. Porto 2 Thlr. 15 Sgr. — Insertionsgebühr für den Raum einer sechstheiligen Zeile in Petitschrift 2 Sgr.

Expedition: Herrenstraße Nr. 20. Außerdem übernehmen alle Post-Anstalten Bestellungen auf die Zeitung, welche Sonntag und Montag einmal, an den übrigen Tagen zweimal erscheint.

Nr. 58. Mittag-Ausgabe. Fünfundfünfzigster Jahrgang. — Verlag von Eduard Trewendt. Mittwoch, den 4. Februar 1874.

Deutschland.

O. C. Landtags-Verhandlungen.

42. Sitzung des Abgeordnetenhauses (vom 3. Februar).

10 Uhr. Am Ministertische Camphausen und Dr. Achenbach mit Commissarien. Vom Abg. Statz ist ein Antrag wegen Aufhebung des gegen den Abg. Patheiger eingeleiteten Strafverfahrens eingegangen.

Das Haus tritt zunächst in die zweite Berathung des Etats der Eisenbahnverwaltung ein. Zu demselben beantragt die Budget-Commission folgende Resolutionen: die Staatsregierung aufzufordern, a) zum Eisenbahnetat auch allgemeine Erläuterungen zu geben, dazu die gleichnamigen Titel der einzelnen Eisenbahnen zusammenzustellen und dem Ergebniß der Zusammenstellung die entsprechenden Summen des letzten Etats und des letzten Rechnungsabschlusses hinzuzufügen, b) zum Eisenbahnetat in den Erläuterungen das Anlagecapital für jede einzelne Staatseisenbahn unter Mittheilung der für die Berechnung maßgebenden Grundsätze anzugeben und hiernach den etatsmäßigen Reinertrag in Procenten auszurechnen, c) den Uebersichten über die Betriebsergebnisse der Staatseisenbahnen einen allgemeinen Theil hinzuzufügen, die Mittheilungen über die einzelnen Staatseisenbahnen gleichförmig unter sich und mit dem Staatshaushaltsetat zu gestalten, auch darin insbesondere über die geltenden Tarife und im Vorjahr stattgehabte oder beabsichtigte Tarif-Aenderungen eingehende Nachrichten zu geben.

Zu Capitel 17 (Ostbahn) bemerkt der

Abg. Schroeder (Königsberg): Ich halte mich verpflichtet, die Transport-Kalamitäten, welche in unerhörtem Umfange bei der königlichen Ostbahn obwalten, hier kurz zu berühren, obwohl ich anzuerkennen bereit bin, daß seit dem Eintritt des Herrn Handelsministers in sein Amt fast das Mögliche geschehen ist, um diesem Uebelstande abzuhelfen. Schon vor einem Jahre wurde ich ersucht, diese Dinge hier zur Sprache zu bringen. Mit Rücksicht auf den Eintritt des Herrn Ministers in die Verwaltung, unterließ ich es und beruhigte die betreffenden Beschwerdeführer. Aber trotz der wohlwollendsten Bemühungen des Herrn Ministers sind die Zustände noch derart, daß dadurch die Interessen der weitesten Kreise auf's Tiefste geschädigt werden.

Allerdings hat er die Staatsbahnen angewiesen, die irgend entbehrlichen Betriebsmittel an die Ostbahn abzugeben und es sind ferner die umfassendsten Neubestellungen gemacht, die bis zum 30. December v. J. abgeliefert werden sollten, aber noch nicht realisirt sind, und auch in nächster Zeit nicht realisirt werden können, weil die Fabriken nicht zu liefern im Stande sind. In Folge dessen sind die erheblichsten Stockungen für den gewerblichen Verkehr zu Tage getreten. Mir haben Telegramme und Briefe vorgelegen, wonach Bestellungen von betreffenden Thalern contramandirt worden sind, weil die Ablieferung nicht in der vertragsmäßigen Frist geschehen konnte, da die Ostbahn vollständig außer Stande war, zur bestimmten Zeit den an sie gestellten Forderungen zu genügen. Die betr. Gewerbetreibenden hatten vor Uebernahme der Bestellung bei der Direction der Ostbahn angefragt, ob sie zur bestimmten Zeit die erforderlichen Transportmittel zur Verfügung stellen könne; sie hatten bei der, wie ich anerkennen muß, etwas evasiven Zusage, daß, wenn sie 8—14 Tage vorher bei der betreffenden Station ihre Bestellung machen würden, alles Mögliche geschehen würde, um ihnen die nöthigen Transportmittel zur Verfügung zu stellen, geglaubt eine bestimmte Zusage zur Gestellung empfangen zu haben. Das erwies sich nachher als irrig und so wurden Bestellungen rückgängig gemacht, auf deren Effectuirung die größte Sorgfalt verwendet war. Einzelne haben sich den Gedanken in ernstliche Erwägung genommen, ob sie nicht ihre Etablissements auf den Bereich einer solchen Bahn verlegen müßten. Diese Calamität wird übrigens nicht lediglich durch den Mangel an Betriebsmitteln, sondern zum größten Theil auch durch die höchst mangelhaften Bahnhofsanlagen veranlaßt. Unter diesen nimmt der Bahnhof zu Cüstrin, für den allerdings im Extraordinarium des Etats etwas aufgenommen ist, eine hervorragende Stellung ein. Durch die Festungswerke ist nämlich der Hauptbahnhof in Cüstrin derart eingeschränkt, daß eine halbe Stunde davon entfernt außerhalb ein Rangirbahnhof angelegt werden mußte, zu dem aber die Communication wegen zu enger Geleise und weil zu den Stunden, wo Züge auf der Bahn verkehren, eine höchst unterbrochene ist.

Aus diesem Grunde sind die Bahnbeamten häufig gar nicht in der Lage, Güter anzunehmen oder abzugeben; den Adressaten erwachsen daraus die allergrößten Uebelstände, besonders den Landwirthen. Wer weiß, was dem Landwirthe Arbeitskräfte gelten, was es bedeutet, wenn meilenweit Geschirr und Knechte in die Stadt geschickt werden, überall stundenlang warten müssen und schließlich zurückkehren, ohne das betreffende Gut empfangen zu haben. Die Passage in der bezüglichen Straße ist schon der Art beengt gewesen, daß die Polizeibehörde sich zu einem Einschreiten veranlaßt sieht und dem Wirrwar dadurch ein Ende macht, daß sie die ganze Gesellschaft von der Straße wegjagt und nach Hause treibt. Das sind doch Zustände, welche der größten Aufmerksamkeit der Verwaltung bedürfen. Ich weiß, daß der Herr Minister seine Aufmerksamkeit im Allgemeinen diesen Punkten zugewandt hat, so will ich ihm nur noch zwei Punkte ans Herz legen. Ich bitte, daß für die Dauer der Kalamität den jetzigen Aufsichtsbeamten außerordentliche Beamten zur Hülfe zu geben. Die Beamten können auch mit dem besten Willen nicht alle diejenigen, denen sie Dienste leisten sollen, befriedigen; sie müssen deshalb eine Auswahl treffen; die dabei naturgemäß Zurückgesetzten schieben dies Vorgehen nicht auf die Noth der Verhältnisse, sondern auf Gunst. Vielfache Beschwerden werden ferner dadurch begründet, daß man meint, eine häufigere Versetzung der Bahnbeamten wahrzunehmen, als durch die Umstände gerechtfertigt ist. Thatsache ist, daß ein sehr häufiger Wechsel stattfindet; bei der Ueberhäufung der Bahnhöfe durch Güter entsteht bei einem solchen Personalwechsel ein vollständiger Stillstand der Geschäfte. Schon die mit den Verhältnissen bekannten sind häufig außer Stande nachzuweisen, wo die nach den Büchern und Frachtbriefen auf dem Bahnhof vorhandenen Güter in Wirklichkeit sich befinden; der Wirrwar wird bei einem Wechsel unerträglich, so daß es nicht zu finden ist. Ich verlange, wenn es an den Mitteln dazu fehlt, daß der Minister die Bahndirection veranlaßt, mit der Versetzung solcher Beamten möglichst sparsam vorzugehen.

Der Handelsminister: Die Regierung ist über diese Uebelstände vollkommen unterrichtet und auf das Ernstlichste darauf bedacht, ihnen abzuhelfen. Ich habe nach vielen Stellen eigene Beamte gesandt, sich an Ort und Stelle zu orientiren. Das Material wird mit allen Mitteln zu vermehren getrachtet, doch ist zu berücksichtigen, daß auf einzelnen Strecken der Verkehr Dimensionen angenommen hat, namentlich von Rußland her, wie sie nicht vorauszusehen waren. Die Industrie klagt über die Eisenbahnverwaltung, aber umgekehrt ist auch die Klage berechtigt, daß die Termine für Anfertigung neuer Wagen rc. fast durchweg nicht eingehalten werden. Die Regierung wird es sich angelegen sein lassen, in jeder Weise ihre Pflicht zu thun.

Abg. Schmidt (Stettin) bringt die verschiedenen Spurweiten der russischen Bahnen und der Ostbahn zur Sprache, die zu einer Umladung der Güter an der Grenze zwingt. Eine Abhülfe ist hier im Interesse des Handels geboten. Die Position wird darauf genehmigt.

Bezüglich der Main-Neckar-Bahn wird folgende Resolution angenommen: Die Staats-Regierung aufzufordern, die Einnahmen und Ausgaben der Main-Neckar-Bahn vollständig in den Staatshaushalts-Etat aufzunehmen.

Ferner bezüglich der Privat-Eisenbahnen, bei denen der Staat betheiligt ist, die folgende: „Die Staats-Regierung aufzufordern, dem Staatshaushalts-Etat für 1875 eine Uebersicht der seitherigen Einnahmen und Ausgaben des Staats bei den einzelnen Privat-Eisenbahnen, bei denen der Staat betheiligt ist, beizufügen."

Bei der Bergisch-Märkischen Bahn bringt Berger (Witten) zur Sprache, daß ein Deputirter dieser Bahn zugleich Regierungs-Rath im Ministerium des Innern sei und bei allen Expropriations-Anträgen gleichsam in eigener Sache verfüge.

Der Handelsminister: Gestern Abend ist mir ein darauf bezüglicher Antrag zugegangen und ich habe sofort an die Regierung zu Arnsberg eine Verfügung wegen Aufhörens dieses Verhältnisses erlassen.

Abg. Tiedemann wünscht eine Maximalarbeitszeit der untern Bahnbeamten, da durch den zu langen Dienst Uebermüdung und Nachlässigkeit im Dienst eintrete, und hierdurch in neuester Zeit vielfache Eisenbahnunfälle hervorgerufen seien.

Der Handelsminister: Die Arbeitszeit der Beamten ist jetzt schon bedeutend reducirt und alle Fälle von mangelnder Disciplin sind, sobald sie zu meiner Kenntniß gekommen, noch immer streng geahndet worden. Außerdem haben sich zu meiner Freude die Unglücksfälle in letzter Zeit bedeutend vermindert.

Abg. Hammacher sieht den Hauptgrund für viele Unglücksfälle darin daß es den Eisenbahnen erlaubt ist, die öffentlichen Wege im Niveau zu durchschneiden.

Die Position wird bewilligt.

Bei den dauernden Ausgaben der Staatseisenbahnen wird die in Gemäßheit eines früheren Beschlusses des Hauses beschlossene Decentralisation in der Eisenbahnverwaltung besprochen. Referent Nasse ist mit der Zerlegung der Gesammtdirection in mehrere Directionen für einzelne Strecken einverstanden.

Abg. Berger: Die Decentralisation bei der Eisenbahnverwaltung wurde schon in der Session 1871—72 in diesem Hause gefordert. Die seitdem gemachten Erfahrungen, namentlich die großen Transportcalamitäten in den Jahren 1871 und 1872 haben den Sachverständigen und der Staatsregierung die Ueberzeugung verschafft, daß die straffe Centralisation im Eisenbahnwesen zu verlassen sei, und der Antrag der Regierung auf Bewilligung von Geldmitteln für Errichtung der Eisenbahncommissionen ist die Ausführung jenes Beschlusses. Nach der seitherigen Organisation wurden die Eisenbahnen unter der directen Aufsicht des Handelsministers verwaltet durch königliche Eisenbahndirectoren, welche ausschließlich zusammengesetzt waren zum geringen Theil aus Bauchtechnikern, zum größten Theil aber aus Juristen.

Unter der Direction standen die Oberbetriebsinspectoren, welche den ganzen Betrieb zu beaufsichtigen hatten; von diesen ressortiren wieder die Betriebsinspectoren zur Verwaltung kleinerer Theile des Eisenbahnnetzes, denen daneben aber auch der Bau und die Unterhaltung des Eisenbahnkörpers obliegt. Endlich die Obergüterverwaltung und endlich die meines Erachtens wichtigsten Beamten, die Obermaschinenmeister, welche die Lokomotiven und Waggons zu beaufsichtigen hatten. Dieses System stellt sich dar als das einer straffen Centralisation nach unten und mangelnder Selbstständigkeit nach oben. Dabei hatten diese Eisenbahndirectionen nur die Competenz, bis zu einer Summe von 100,000 Thlr. zu verfügen; und es hat diese eingeschränkte Competenz bei so riesigen Unternehmungen die größten Uebelstände gehabt. Jetzt will man dieses System verlassen, indem man die Directionen gewissermaßen zertheilt und für die Leitung einzelner Strecken die Eisenbahn-Commissionen einsetzt. Es enthält dieser Vorschlag der Regierung eine Besserung, aber diese Decentralisation reicht noch lange nicht aus. Zur Competenz der Commissionen gehört die Unterhaltung der Bahn, der Betrieb, das Kassenwesen, die Disciplin über die Beamten und in erster Instanz die Entscheidung über die Beschwerden und Reclamationen seitens des Publikums; ferner sind sie befugt bis 1000 Thlr. freihändig Aufträge zu ertheilen und bei einem geregelten Submissionsverfahren bis zu 5000 Thlr. Die Direction, die alte Centralbehörde behält die Feststellung der Fahrpläne, das gesammte Tarifwesen, die Anschaffung und Vertheilung der Betriebsmittel und die Revision der Projecte für Neu- und Umbauten. Die Commissionen sind sonach nur Abtheilungen der Direction, im Wesen selbst ist Nichts geändert. Dabei wird nach meiner Ansicht die Schreiberei bei der Eisenbahnverwaltung durch die Commissionen noch mehr vermehrt werden und viele Competenzconflicte werden in der ersten Zeit entstehen. Beim Betriebe der Eisenbahn sind vier Kategorien von Beamten nothwendig. In die erste Stelle kommen die Bautechniker zur Erbauung der Bahn, um sie in gutem Stande zu erhalten; in zweiter Linie mit ihnen an Wichtigkeit gleich die Maschinentechniker. Diese beiden müssen den eigentlichen Betrieb leiten, da ihnen die meiste Kenntniß desselben inne wohnt.

In dritter Linie kommen die Verwaltungsbeamten für das Tarifwesen und die allgemeine Verwaltung, und viertens die Juristen für die Erledigung der eigentlichen Rechtsfragen. Das ist die Reihenfolge der Wichtigkeit dieser vier Beamten-Kategorien und der Wirklichkeit und in der Praxis hat sich die Sache vollkommen umgedreht. Bei der Eisenbahnverwaltung dominiren die Juristen in einer Weise, wie in keinem andern Zweige der Staatsindustrie. Bei aller Hochachtung vor den Juristen meine ich, dieselben sollen auf dem Gebiete bleiben, wohin sie gehören, sie sollen Richter und Advokaten sein, nur sich nicht eindrängen in Gebiete der Staatsindustrie, von denen sie von vornherein Nichts verstehen (Sehr wahr!), oder wo sie sich erst mit großer Mühe einarbeiten müssen. Der Justizminister klagt über Mangel an Juristen, auf dem Gebiete der Eisenbahnverwaltung finden sie dieselben in Hülle und Fülle. Für einen Assessor nach bestandenem zweiten Examen ist Nichts vortheilhafter, als an eine Eisenbahn-Direction sich versetzen zu lassen, dann ist er nach kurzer Zeit Hülfsarbeiter, Mitglied der Direction und dann sicherlich bald Geheimer Regierungsrath oder noch mehr, während seine Examen-Genossen es höchstens bis zum Kreisrichter gebracht haben. Bei fast allen Eisenbahnen occupiren die Juristen mindestens die Hälfte bis zu Dreiviertel aller Stellen. Sie finden ein solches Verhältniß weder bei dem Berg- noch Forstwesen, oder bei der Post. Nach den Juristen kommen die Bautechniker, bei denen sie stets eine große Erbitterung gegen das Vorwiegen des juristischen Elementes finden werden, die aber vergessen, daß sie selbst vor den Maschinentechnikern sehr bevorzugt werden. Diese Maschinentechniker möchte ich wirklich als das Aschenbrödel der Eisenbahnverwaltung bezeichnen.

Es giebt doch in der That nichts Wichtigeres nächst dem eigentlichen Bau oder Unterhaltung des Bahnkörpers als die Beaufsichtigung der Lokomotiven und Waggons; und diese wichtigen Beamten stehen ganz hinten an in der Eisenbahnbeamten-Hierarchie, sie sind niemals Mitglieder der Direction; zwar ist zu meiner Freude vor 8 Tagen ein hervorragendes Mitglied dieser Kategorie zum Directions-Mitgliede ernannt, doch ist dies seit den 25 Jahren unserer Eisenbahn-Industrie der erste Fall; in die Eisenbahn-Commission ist noch kein Maschinentechniker aufgenommen. Die Uebelstände waren so dringende, daß 1869 der jetzt verstorbene Obermaschinenmeister Walter in Paderborn — einer der ausgezeichnetesten Beamten — ein ausführliches Promemoria an den Handelsminister richtete, worin er dies darlegte. Der frühere Handelsminister antwortete mit seinem bekannten Wohlwollen, er werde die Sache reiflich bedenken und unter Umständen auf Abhülfe sinnen, welche jedoch bis heute leider nicht eingetreten ist. Im Jahre 1872 vereinigten sich sämmtliche Maschinenmeister des Staates zu einer Eingabe an den Handelsministers Grafen Itzenplitz, worin sie die Nothwendigkeit deducirten, daß der Obermaschinenmeister eo ipso Mitglied der Direction sein müsse, und daß bei den Commissionen die Maschinenmeister die Mitgliedschaft erhalten müßten. Graf Itzenplitz erklärte wohlwollend, er werde nach Bedürfniß einen Obermaschinenmeister in die Direction berufen, bei einem Maschinenmeister könne er sich nicht dazu verstehen. Der Grund dieses Sachverhältnisses beruht nicht auf der Qualification dieser Beamten, sondern darauf, daß vor 30 Jahren bei der Entwicklung geprüfte Maschineningenieure nicht vorhanden waren; es ist auch jetzt für einen Maschineningenieur, der ein Gymnasium besucht und an einer Gewerbeacademie seine Studien gemacht, nicht möglich, durch ein Examen seine Qualification für die höhere Carriere nachzuweisen. Er kann nur das Examen eines Locomotivführers machen, und dann kann er in der Maschinentechnik bis zur höchsten Stelle aufsteigen. Dabei ist die Besoldung der Obermaschinenmeister 1700 Thlr. und in Folge dessen sind in letzter Zeit viele der tüchtigsten Maschinenbeamten zur Privat-Industrie übergegangen.

Auch die Klagen über die mangelhafte Güterexpedirung sind meiner Ansicht nach auf den Umstand zurückzuführen, daß diese Beamten nicht die gebührende Stellung inne haben; denn zu Betriebsinspectoren werden auch jetzt noch Eisenbahnbaumeister genommen, während diese oft kaum Gelegenheit hatten, sich über den eigentlichen Betrieb zu informiren: ich bin überzeugt, daß, wenn Maschinentechniker zu solchen Stellen gewählt würden, manche Uebelstände wegfallen würden. Der Handelsminister hat vor einigen Jahren einen Hauptgrund unserer Transportkalamität in den mangelhaften Bahnhöfen gefunden, und mit Recht; daß sie aber mangelhaft sind, beruht darin, daß die Bautechniker nicht mit den Maschinentechnikern über eine zweckmäßige Einrichtung consultirten. Die vor Kurzem am neuen Potsdamer Bahnhofe bewunderte Gepäckhebevorrichtung finden Sie in England fast überall, welches Land wir uns überhaupt in dieser Hinsicht zum Muster nehmen könnten. Sonach möchte ich den Handelsminister ersuchen, dafür zu sorgen, daß Maschinentechnikern, die in den Staatsdienst treten wollen, Gelegenheit gegeben wird, durch ein Examen ihre Befähigung für die höhere Staatsverwaltung zu bethätigen. Ferner müssen die Chefs des Maschinenwesens eo ipso Mitglieder der Directionen sein und in jede Eisenbahncommission ein Maschinentechniker als stimmberechtigtes Mitglied eintreten. Die Collegialität für die Commissionen wird sich meiner Ansicht nach als ungeeignete erweisen, die Eisenbahnindustrie verlangt eine Concentration und Centralisation nicht unter einem vielköpfigen Collegium, sondern in der Hand eines einzelnen erfahrenen Mannes. Wenn an die Spitze der Commissionen ein Bau- oder Maschinentechniker als Director gestellt wird, so dürfte dies bald die segensreichsten Folgen haben. Ich kann dies Alles der wohlwollenden Erwägung des Handelsministers nicht dringend genug empfehlen.

Der Handelsminister: Als jene Einrichtungen in der Eisenbahnverwaltung gemacht wurden, war ich noch nicht in die Verwaltung eingetreten und ich stehe zu ihnen wie jedes andere Mitglied des Hauses. Nachdem aber die Regierung durch die Resolution vom 17. Januar 1872, für die auch ich gestimmt habe, aufgefordert worden war dafür zu sorgen, daß die Centraldirektionen der größeren Staatseisenbahnen auf dem Wege der Decentralisation mehr entlastet und daß zur Beaufsichtigung des Dienstes auf den einzelnen Strecken und zur Ueberwachung der Ausführung von Anordnungen der Centraldirectionen besondere Organe geschaffen würden, sind dieser Resolution entsprechende Einrichtungen von der Regierung getroffen worden, und zwar nicht etwa im Geheimen, sondern dieselben sind aufgenommen in Gesetzsammlung, sowie in den Etat der Eisenbahnverwaltung von 1873 wo ausgeführt ist, daß allgemeine Summen ausgeworfen seien für die neuen, noch nicht definitiv abgeschlossenen Einrichtungen. Auch steht Alles, was seitdem geschehen ist, in vollem Einklang mit dem Beschlusse des Hauses. Sollten wir nun durch diese Einrichtungen den beabsichtigten Zweck der Decentralisation und Erleichterung des Geschäftsganges nicht in dem gehofften Maße erreichen, so will ich gleich erklären, daß sie abgeschafft werden müssen. Andererseits aber wird es bei einer so vielgliederigen Maschine, wie die Eisenbahnverwaltung ist, auch überaus schwer sein, die Wirkungen dieser Einrichtungen in kurzer Zeit klar zu übersehen. In dieser Beziehung sieht die Regierung ihre Aufgabe darin, die Competenz der Commissionen möglichst zu verstärken. Der Herr Vorredner hat nicht mit Unrecht behauptet, daß eine collegialische Verfassung dieser Commissionen nicht die richtige sei, und nach dem neuen Organisationsplan sollen auch die Commissionen allerdings aus mehreren Mitgliedern bestehen, aber nur eines soll sowohl die Verantwortlichkeit wie die Entscheidung in der Hand haben. Was den gegen das Vorwiegen des juristischen Elementes in der Verwaltung gerichteten Tadel des Vorredners betrifft, so gehöre ich am allerwenigsten zu denen welche einen einzelnen Beruf zu Ungunsten der andern unterstützen.

Man darf aber nicht verkennen, daß der juristische Beruf, wie kein anderer, die Befähigung giebt, in die verschiedensten Zweige des Staatslebens einzutreten und sich in den verschiedensten Berufsarten zurechtzufinden. Andererseits habe ich schon in der Commission gegenüber den Befürchtungen, daß dieser sogenannte „Assessorismus" die ganze Verwaltung beherrschen würde, die Zusage gemacht, dem technischen Element überall in der Eisenbahnverwaltung zu seiner berechtigten Mitwirkung zu verhelfen, ohne daß wir jedoch das juristische mit seiner besonderen Befähigung für administrative Thätigkeit werden entbehren können. Ich habe schon damit begonnen beispielsweise in einzelnen Betriebsverwaltungen Techniker zu Vorsitzenden zu machen und auch bereits mehrere in die Eisenbahn-Commissionen hineingerufen. Wollen wir aber diese verschiedenen Elemente in harmonischer Weise zusammenwirken lassen, so dürfen wir auch nicht die Sorge für eine geeignete Vorbereitung derselben unterlassen. So leicht, wie bei der Bergwerksverwaltung, läßt sich bei der Eisenbahnverwaltung die Frage nicht reguliren, hier werden ganz andere Wege einzuschlagen sein. Wenn sich der Herr Vorredner auf die vortrefflichen Erfolge der Mitwirkung der Ingenieure in der Eisenbahnverwaltung in England beruft, so kann ich ihm sagen, daß dort der Nothschrei des Publikums in jeder Beziehung noch lauter ist, als bei uns, ja daß sogar in einem Artikel des Hauptorgans Englands ausgesprochen worden ist, daß diese Uebelstände wesentlich den Ingenieuren zur Last fallen; es sei nöthig, sagt das Blatt, daß die Directoren sich von dem Einflusse, den in den Berathungen die Ingenieure auf sie ausüben, emancipiren, oder es müssen diese Specialtechniker auf eine allgemeinere Basis wissenschaftlicher Bildung zurückgeführt werden. Ich wollte mit dieser Entgegnung die vom Vorredner aufgestellten Forderungen keineswegs zurückweisen, sondern nur die Nothwendigkeit einer Beschränkung derselben klar stellen. Im Uebrigen ist die Organisation der Eisenbahnverwaltung ja noch ein Problem, das nur auf dem Wege der Erfahrung gelöst werden kann. (Beifall.)

Abg. Berger dankt dem Minister für diese Antwort, die auch in weiteren Kreisen Befriedigung hervorrufen werde. Auch er wünsche keine völlige Ausschließung des juristischen Elementes aus der Verwaltung, sondern nur eine ähnliche Ausgleichung mit dem technischen, wie sie in Baiern, Baden und Würtemberg mit dem besten Erfolge bestehe.

Zu Tit. 24 (Ostbahn) weist Abgeordneter Wehr auf die außerordentlichen Belastungen der Kreise durch den Bau dieser Bahn und auf die Härte und Rücksichtslosigkeit, mit welcher in Bezug auf die Wegnahme von Grund und Boden seitens der Bahndirection verfahren werde, hin. Redner richtet an die Regierung die Bitte, nicht weiter so vorzugehen.

Sämmtliche Titel der Eisenbahnverwaltung werden bewilligt und hierzu folgende zwei Anträge der Budget-Commission angenommen: 1. Zu Capitel 22—30: Bei den Ausgaben sämmtlicher Staatseisenbahnen in den Titeln 6 jedesmal hinter den Worten „sowie zu Unterstützungen für die im Dienste invalide gewordenen Arbeiter" einzuschieben: „und deren Hinterbliebenen". 2. Zu Capitel 22 bis 30, Titel 10 bis 12: Die Staats-Regierung aufzufordern, die Ausgaben für Erneuerung der Bahnanlagen, sowie die Ausgaben für Erneuerung der Locomotiv- und Wagenparks künftig zum Gegenstand besonderer gegen die Titel für Unterhaltung übertragbarer Titel zu machen.

Es folgt die Berathung über die Ausgaben für Privatbahnen, bei welchen der Staat betheiligt ist.

Abgeordneter Hammacher erklärt die vorpommersche Eisenbahn für das Schmerzenskind auf diesem Etat. Der Verkehr der sich dort entwickelt habe, sei zwar nicht so günstig wie man erwartet habe, aber keineswegs so ungünstig, wie man aus dem finanziellen Ergebniß schließen müßte. Es seien für diese Bahn 61,500 Thlr. mehr ausgesetzt, als im vergangenen Jahre. Redner weist durch eine Vergleichung des Bestandes an Personen- und Güterwagen dieser Bahn mit dem der Stettin-Berliner einerseits und dem Verkehr dieser beiden Bahnen andererseits nach, daß zur Ermittelung der vom Staate zu gewährenden Zinsgarantiezuschüsse keine genug sorgfältigen Prüfungen vorgenommen worden seien,

Abg. Schmidt erklärt, daß die vorpommersche Bahn sehr geeignet sei, den Wohlstand der Provinz zu heben. Wenn bei der Kostenverrechnung ein größerer Antheil auf die vorpommersche Bahn falle, als auf die Berlin-Stettiner, so liege das daran, daß die Berechnung nicht nach der Größe des Verkehrs, sondern nach der Meile gemacht worden sei.

Abg. v. Wedell-Behlingsdorf räth der Regierung, die vorpommersche Bahn lieber selbst zu übernehmen und zur Staatsbahn zu machen, da es sehr bedenklich sei, daß eine Bahn, die in wenigen Jahren die Hälfte ihres Anlagekapitals als Zuschuß erhalten habe, ihren Actionären 12 Procent Dividende gebe.

Geh. Rath Weißhaupt zeigt, daß sich aus einer Uebersicht über die Jahre 1863—72, betreffend die Betheiligung des Staates an Privat-Eisenbahnen, eine Einnahme der Staaskasse von 7½ Millionen Thlr. ergebe. Die Controle und Prüfung des Verkehrs und Materials, auf deren Darstellung hier nicht eingegangen werden könne, werde so gehandhabt, daß die Staatszuschüsse nicht im Mißverhältniß zu dem thatsächlichen Bedürfniß stehen können.

Bei Capitel Centralverwaltung und Eisenbahn-Commissariate bemerkt Ref. Nasse, daß in der Commission ein Antrag vorgelegen habe, die Verwaltung der Eisenbahnen völlig zu trennen von der Controle und Aufsicht über dieselben; der Minister habe die Erklärung gegeben, daß

es seine Absicht sei, in dieser Weise in seinem Ministerium eine Trennung in zwei Abtheilungen zu schaffen; in Folge davon habe die Commission den Antrag fallen lassen.

Bei Cap. 29 (Hannoversche Eisenbahn) bringt Abg. Laporte die Frage des Umbaues des Personenbahnhofes zu Hannover zur Sprache. Bekanntlich sind für diesen Zweck in früherer Zeit die Mittel bewilligt und zu gleicher Zeit mit dem Ausbau und Umbau die Anfänge gemacht. In Folge von Agitationen, die in Hannover stattgefunden haben, namentlich über die Frage, wie der Umbau am zweckmäßigsten zu bewirken sei, um große Betriebsstörungen zu vermeiden, die bei der Lage des Bahnhofes mitten in der Stadt und bei der ursprünglichen Intention des Umbaues herbeigeführt wurden, hat plötzlich eine Sistirung des Baues stattgefunden. Es ist ein Theil des früheren Bahnhofes abgerissen und der neue Bahnhofsbau sistirt, so daß augenblicklich eine große Calamität für Reisende und den gesammten Verkehr vorliegt. Private und Behörden in Hannover haben Vorstellungen an den Herrn Handelsminister gelangen lassen, um eine Entscheidung darüber herbeizuführen, wie der bewilligte und intendirte Umbau definitiv ausgeführt werden könne. Man würde dem Herrn Minister allgemein in Hannover zu besonderem Dank verpflichtet sein, wenn er eine Erklärung darüber abgeben wollte, ob und in welchem Sinne die brennende Frage wird erledigt werden können.

Der Handelsminister: Die Frage ist von großer Bedeutung, auch finanziell, da es sich dabei um mehrere Millionen handelt. Ich beabsichtige, nachdem der Landtag vertagt ist, mich nach Hannover zu begeben und im Verein mit Sachverständigen die Sache an Ort und Stelle eingehend zu prüfen.

Abg. Goetting bringt die seit jeher bestehende Vernachlässigung der Stadt Hildesheim in Beziehung auf Eisenbahnverbindungen zur Sprache, wenn er gleich einen Erfolg seiner Beschwerde nur für den nächsten Etat erwarten kann. Durch die früheren Eisenbahnvorlagen ist diese Stadt vollständig aus dem eigentlichen Eisenbahnverkehr ausgeschlossen, obgleich die directe Bahnlinie naturgemäß über sie geführt hätte. Nun ist allerdings der Stadt und dem Landestheile jetzt eine Bahn zugedacht, und das große Bahnhofsgebäude, welches der Stadt in Aussicht steht, ist gewiß in der Art für die Zukunft zufriedenstellend, daß alle Einsichtigen nunmehr ihre Hoffnung noch auf ein oder ein paar Jahre vertrösten können. Aber es ist dabei der große Uebelstand, daß theilweise die Klagen über die Vernachlässigung der Stadt auch gerade unter der jetzigen preußischen Regierung gar nicht verstummen wollen; daß aber auf der anderen Seite (und das ist der materielle Grund) die gesammte Speculation und die gewerblichen Verhältnisse nicht in Ruhe kommen können, bevor nicht endlich die Bahnlinie feststeht, die die Stadt bekommen soll. In der letzten Zeit hat der Verkehr sich in bedeutender Weise von der Stadt fortgezogen und die Gewerbtreibenden klagen darüber. Namentlich handelt es sich dabei um eine kleine Bahn, die vor zwei Jahren mit in den Plan aufgenommen und dem Hause zum sofortigen Bau empfohlen war, das ist die Strecke Hildesheim Sarstedt. Sie wurde aber damals wieder aus der Vorlage gestrichen und zwar, ehe sie an das Haus gebracht war, weil die Summe für Hannover zu ansehnlich erschiene gegenüber den anderen Provinzen. Erst wenn die Staatsbahn von Hildesheim bis zur Braunschweigischen Bahn fertig sein wird, wird sich zeigen, wie wichtig diese kleine Bahn sein wird. Ich bescheide mich sehr wohl, daß für den Augenblick nicht zu helfen ist, richte aber an die Staatsregierung die Bitte, womöglich schon im nächsten Jahre auch für diese kleine Bahn die geringe Summe auszuwerfen.

Ferner wird zu dem gesammten Extraordinarium folgende Resolution angenommen: „Die Staatsregierung aufzufordern, in den Fällen, in welchen im Etat die Bewilligung zu Ausgaben für Anschaffungen und Bauten verlangt wird, für die bereits durch Specialgesetze Geldmittel bewilligt worden, jedesmal einen Nachweis der auf Grund der Specialgesetze zu demselben Zweck der Staatsregierung noch zur Disposition stehenden Fonds beizufügen", sowie auch die an der Spitze des Berichts mitgetheilten allgemeinen Resolutionen.

Damit ist der Etat der Eisenbahn-Verwaltung erledigt.

Sodann wird auf den Antrag des Abg. Richter (Hagen) zum Etat der allgemeinen Finanzverwaltung unter Zustimmung des Finanzministers hinter Titel 23 Cap. 11 folgender neue Titel 24 aufgenommen: „Rückzahlungen auf die nach den Gesetzen vom 23. December 1867 und vom 3. März 1868 zur Abhilfe des Nothstandes in Ostpreußen gewährten Darlehen 700,000 Thaler."

Das Haus tritt nunmehr in die zweite Berathung des Etats für Handel, Gewerbe und Bauwesen ein, zu welchem Referent Abgeordneter Rickert einige allgemeine Bemerkungen macht. Er drückt zunächst seine Freude darüber aus, daß die Regierung in diesem Etat den Wünschen der Landesvertretung möglichst nachzukommen sich bemüht hat, so z. B. in Betreff der Regulirung der Oder, welche ja in den Verhandlungen des Hauses eine ganze Literatur habe. Vor allen Dingen macht Redner auf das Verhältniß des Etats seit 1870 gegen die früheren aufmerksam. Während für das Bauwesen 1849 nur 6,608,000 Thlr., 1868 9,500,000 Thlr., 1870 ebenso viel, 1872 schon 11,000,000 Thlr., 1873 nahezu 14,000,000 Thlr., sind in diesem Etat nahezu 21,000,000 Thlr. ausgesetzt, so daß also der Betrag seit 1849 mehr als verdreifacht, seit 1870 beinahe verdoppelt ist. Es ist nur zu wünschen, daß es dem Handels- und Finanzminister gelinge, dauernd diese Summe für solche Zwecke zur Disposition stellen zu können.

Die einzelnen Titel werden fast ohne Discussion genehmigt.

Zu Titel 15 des Cap. 66 (Stromregulirung) und Capitel 11, Titel 2 der außerordentlichen Ausgaben (Stromregulirung) liegt ein Antrag der Budgetcommission vor, die einzelnen Unternehmungen besonders in den Titel aufzunehmen und außerdem folgende Resolution anzunehmen: a) in den Nachweisungen über die dauernden und einmaligen und außerordentlichen Ausgaben anzugeben, wie viel für die einzelnen Ströme, Häfen und Canäle verwendet ist; b) dem Landtage in der nächsten Session eine statistische Zusammenstellung und eine Uebersichtskarte der in Preußen vorhandenen Schifffahrtscanäle und schiffbaren Flüsse vorzulegen.

Abg. Lasker: Die beiden in Rede stehenden Titel müssen nach dem gewöhnlichen Etatsrecht behandelt, also nach den einzelnen Verwendungszwecken getrennt werden. Ich glaube, daß es diesmal nicht geschehen ist nur, weil zur Aufstellung des Etats Alles zusammengerafft werden mußte, um den Etat fertig zu stellen. Es sind allerdings sehr viele Punkte darunter, die nicht bewilligt werden müßten, weil kein bestimmter Plan und kein Voranschlag vorliegt, die aber schon lange im Ministerium aufgehäuft und nur wegen der früheren laxen Praxis nicht zur Ausführung gekommen sind.

Abg. Wachler (Breslau) geht dann näher auf die Oderregulirung ein, deren Resultate keineswegs befriedigend sind. Es ist aber insofern ein Fortschritt zu bemerken, als man einen besonderen Beamten dafür angestellt hat und die Provinzialgesetzgebung nächstens mit einer Vorlage über die Uferbauten befaßt werden soll. Besonders will Redner den Handelsminister auf das Project der Breslauer Vertreter aufmerksam machen, einen Winterhafen in Breslau anzulegen und denselben mit den dort mündenden Eisenbahnen in Verbindung zu setzen; das Project, welches für den ganzen schlesischen Handel von Bedeutung sei, verdiene jedenfalls eine staatliche Subvention.

Der Handelsminister: Wenn die Resultate der Oder-Regulirung noch nicht genügend hervorgetreten sind, so liegt das daran, daß noch nicht sämmtliche für uns ausgeworfene Summen verwendet worden sind. Was übrigens das Project der Stadt Breslau betrifft, so ist die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft nicht abgeneigt, das Project zu unterstützen, dagegen hat die Breslauer Kaufmannschaft sich bisher geweigert, irgend welche Geldbeiträge aufzubringen. Wenn die vorliegenden Projecte alle geprüft und mir zur Entscheidung vorgelegt werden, wäre ich nicht abgeneigt, eine Staatshile zu gewähren.

Nachdem nun noch eine längere Discussion zwischen dem Abg. v. Kardorff und einem Regierungscommissar über das beste System für Strom-Regulirung stattgefunden, wurden die beiden Titel und mit ihnen die Resolution angenommen.

Es folgt die Berathung des Extraordinariums. Titel 1 enthält die Summe von 4,000,000 Thlr. zum Bau von Schifffahrts-Canälen, Schleusen und Häfen, sowie zur Unterstützung von Privatunternehmungen dieser Art. Die Budget-Commission beantragt: a. Die in dem Verwendungsplan enthaltene Position von 500,000 Thlr. — Staatsbeitrag für den Elb-Spree-Canal — mit Rücksicht darauf, daß das Unternehmen vermöge seines bedeutenden Umfanges einer vollständigen Vorbereitung bedarf und der ersten Geldbewilligung eine genaue Uebersicht über die vom Staate zu leistende Beihilfe vorangehen muß, zur Zeit abzulehnen. b. Den Titel 1 in 30 Special-Titel zu zerlegen.

Referent Rickert: Die Kanalfrage ist mit der Frage der Stromregulirung innig verknüpft, und es wurde in der Commission an die Regierung die Frage gerichtet, ob es wahr sei, daß das Geld für die Stromregulirung überhaupt überflüssig sei, weil künftig neben den Strömen doch Kanäle für die Schifffahrt würden gebaut werden müssen. Die Regierung erklärte es nicht für rathsam, in nächster Zeit von der Stromregulirung abzugehen, da durch streckenweise Regulirung entschieden ein Resultat zu erzielen sei. Daß die Zahl der Kanäle im Verhältniß zu andern Ländern in Preußen zu gering sei, wurde völlig anerkannt, denn während England 609 Meilen Kanäle besitzt, Frankreich deren 680, neben 475 Meilen kanalisirter Flüsse, Belgien 260 Meilen, besitzt Preußen deren nur 60—70 Meilen. In der Commission war man der Fortführung des Kanalbaues sehr günstig, zumal die Ausdehnung des Verkehrsnetzes durch Kanäle und Chausseen im Vergleich mit der Verbreitung der Eisenbahn bisher zu sehr vernachlässigt worden ist. Doch konnte man zu keiner abschließenden Meinung darüber gelangen 1) ob es sich empfehle, große, durchgehende Kanäle zu bauen, und 2) in wie weit der Staat die Sache in die Hand zu nehmen oder Privatunternehmungen zu unterstützen habe, sei es durch Zuschuß oder Zinsgarantie oder durch Mitbetheiligung als Actionär. Es fehlten für Preußen darin jede Erfahrung. Die Majorität der Commission wollte es nun nicht als Princip hinstellen, daß der Staat möglichst den selbstständigen Bau zu vermeiden und vielmehr nur Privatunternehmungen zu unterstützen habe, obschon sie das Verfahren für empfehlenswerth hielt. Die Regierung erklärte, daß die große Zahl der Kanäle in England und Frankreich daher rühre, weil dieselben bereits vor Erfindung der Eisenbahn zum großen Theil gebaut waren, während jetzt letztere eine berechtigte Bedeutung vor jenen gewonnen haben, und sie führte dafür statistische Notizen an. Ueberhaupt eigneten sich die Kanäle mehr für den Lokalverkehr und die Landesmelioration, weshalb sie auch eine geringe Rentabilität besäßen. Auch hierfür brachte die Regierung statistische Beweise vor. Sie führte zuletzt noch an, sie werde jedes gesunde Unternehmen mit Staatsmitteln unterstützen und befinde sich gegenwärtig in eingehender Erwägung über die Frage. Die Commission gab sich damit zufrieden und beantragt im Allgemeinen die Forderung der Regierung zu bewilligen.

Der Abg. v. Sancken-Tarputschen bittet, den projectirten Canal zwischen dem Mauersee und Allenburg etwas tiefer wie gewöhnlich zu legen, um eine Entwässerung des ersteren herbeizuführen und so ein höchst fruchtbares Wiesenland von etwa 20,000 Morgen zu gewinnen zu den bereits gewonnenen 22,000 Morgen.

Die Position 200,000 Thlr. für Canalisirung der Netze beantragt Abg. Plath in 2 Positionen à 100,000 Thlr. zu zerlegen, und die eine zur Canalisirung der Netze, die andere zu der der Brahe zu verwenden. Antragsteller weist auf die Nothwendigkeit einer Braheregulirung hin und daß sich bereits eine Actien-Gesellschaft dieses Unternehmens bemächtigt habe, welche der Unterstützung des Staates bedürfe.

Der Handelsminister: Erst neuerdings habe ich von der erwähnten Actien-Gesellschaft gehört, doch ist ein Antrag seitens der Unternehmer noch nicht an mich gelangt. Sobald dies geschieht, wird die Regierung in Erwägung über die Angelegenheit treten, die sie übrigens mit günstigen Augen ansieht. Vor der Hand bitte ich aber den Antrag abzulehnen.

Abg. Plath zieht darauf seinen Antrag zurück.

Titel 35 wirft 200,000 Thlr. aus zur Erwerbung des Lüneburger Silberschatzes. Die Commission beantragt Erhöhung der Summe auf 220,000 Thlr.

Referent Rickert: Die Commission beantragt die Bewilligung obiger Summe aus drei Gründen. Zunächst wünscht sie dringend die Erhaltung des Lüneburger Schatzes, die ja durch die Erwerbung für das Gewerbe-Museum in Berlin gesichert ist. Sie wünscht ferner den kostbaren Schatz einem größeren Publikum zugänglich zu machen, als dies bisher möglich war, und endlich glaubt sie mit dem Ankauf der Stadt einen Dienst zu erweisen, da dieselbe in finanziellen Schwierigkeiten sich befindet und großer Gelder zur Verbesserung des Schulwesens u. s. w. bedarf. Es liegen zwar mehrere Petitionen vor, welche das Haus um Verweigerung des Ankaufs bitten, unter anderen eine seitens mehrerer Bürger Lüneburgs, indessen scheint es in Rücksicht auf obige Punkte, nicht rathsam, denselben Statt zu geben.

Abg. Windthorst (Meppen) bedauert den Commissionsantrag, die Zusammenhaltung des Schatzes ist wünschenswerth, doch könne dieselbe auch in Lüneburg geschehen. Außerdem sei zu bedenken, daß der Schatz lediglich durch Schenkungen reicher Bürger entstanden sei, zur Zierde der Stadt, zur Hebung der Pietät und zum Andenken der Schenker. Eine Veräußerung des Schatzes sei in dieser Rücksicht vielleicht sogar juristisch von den Familien der Schenker anfechtbar, jedenfalls mache sich die Verwaltung der Stadt damit einer flagranten Verletzung der Pietät, ja geradezu einer Beraubung der Stadt schuldig. Es handle sich hier nicht um Häuser oder Liegenschaften, sondern um Veräußerung von Gegenständen, bei denen die Bürger früher ihren Eid ablegten, und solche Dinge veräußere nur ein Verschwender oder ein Bankerotteur. Es handle sich hier um eine Centralisation der allerbösesten Art, während erst vor wenigen Tagen von einer Autorität in diesen Dingen, von Abg. Mommsen auf die Wichtigkeit einer Decentralisation nach dieser Richtung hingewiesen wurde. Zwar sei in Berlin gegenwärtig eine Gefahr nicht in dem Maße, wie bei dem Louvre in Paris zu fürchten, doch könnte sehr leicht auch einmal die Zeit dafür kommen. Ferner sei zu fürchten, daß bei dem Lüneburg gegebenen Beispiel sehr bald Nachahmung bei anderen Städten finde, und wer weiß, ob Lüneburg, nachdem es das Geld für den Silberschatz verbraucht habe, nicht auch seine prächtigen Holzschnitzereien zum Verkaufe ausbiete. Schließlich scheine ihm Redner, daß er seiner Ansicht nicht allein stehe, wie schon die Petition beweisen, sowie der Umstand, daß im Magistratscollegium 3 Stimmen für, 3 gegen die Veräußerung abgegeben worden seien.

Der Handelsminister: Der Vorredner hat soeben der Regierung die Absicht untergeschoben, die Provinzen aller ihrer Merkwürdigkeiten und Alterthümer, ihres ganzen Schmuckes zu berauben, um das Alles hier in Berlin anzuhäufen. Ich will auf diese Anschauung nicht näher eingehen; es ist mir zuwider, die Discussion auf den Louvre u. s. w. noch einmal zurückzuführen. (Hört!) Wir wollen die Sache ansehen, wie sie ist. Ich selbst als Abgeordneter und Mensch nehme für mich den historischen Sinn in Anspruch, wie Abg. Windthorst und empfinde es ebenso wie er, daß die Lüneburger Bürger diesen von einzelnen Familien für die Bürgerschaft gestifteten Schatz an das Gewerbemuseum hierher abgeben sollen. Aber wenn die Frage so gestellt ist, ob die finanziellen Verhältnisse der Stadt stets so gesichert sein werden, daß sie diesen Schatz in ihren Mauern wird erhalten können, wenn diese Frage mit Sicherheit niemals beantwortet werden kann, wenn die Beschlüsse der Stadtverordneten bereits beweisen, daß finanzielle Nothwendigkeiten an die Stadt herangetreten sind, so kann man es grade vom historischen Standpunkte sehr begrüßen, daß sich die Gelegenheit geboten hat, uns diesen Schatz in Deutschland zu erhalten. Der Staat kann doch einmal in der Lage sein, zu große Aufwendungen nicht machen zu können und so könnte es kommen, daß dieser Schatz, wie so mancher andere, in's Ausland wandert. Wenn ich also jetzt die Schritte gethan habe, uns einen der wenigen noch gebliebenen Schätze dauernd zu erhalten, so glaube ich in diesem Sinne sogar sehr patriotisch gehandelt zu haben.

Abg. Lauenstein vertheidigt die Stadt Lüneburg gegen den Vorwurf, daß sie Pietätsrücksichten verletzt hat; die Stadt trennt sich sehr schwer von diesem Schatz, dem Zeichen ihrer einstigen Größe als Hansestadt. Die früheren Offerten sind immer abgelehnt; jetzt erreichten sie eine solche Höhe, daß man fragen mußte, ob die Stadt [illegible] sei, sich einen solchen Kunstluxus zu erlauben. Ein eigentlicher Nothstand liegt allerdings nicht vor, aber die finanzielle Lage ist durch Canalisation, Bau von Schulgebäuden, Durchführung des Normaletats und Restauration einer Kirche eine sehr schwierige geworden. Für die nächste Zukunft stehen große Ausgaben für die Stadt in Aussicht. [illegible] Wenn der Abg. Windthorst meinte, man dürfe diese frommen Stiftungen nicht veräußern, so ist nicht zu vergessen, daß diese Geschenke in Tafelgeschirr bestehen, welches dem Rath zum Schmuck der früher häufigen Schmausereien verehrt wurde. Ein Verbot des Verkaufs ist keiner Schenkung hinzugefügt; [illegible] die Geber würden nichts dagegen haben, wenn die Geschenke jetzt zur Erleichterung der Steuerlast im Interesse der Stadt verkauft werden. In der kleinen Stadt können diese Gegenstände nicht zur vollen Geltung kommen. Was die Petitionen betrifft, so ist darauf aufmerksam zu machen, daß sie aus der welfisch-particularistischen Partei hervorgegangen [illegible] Agitationsmittel benutzt wurden [illegible]. (Redner verliest unter großer Heiterkeit des Hauses einige Kraftstellen aus der „Deutschen Volkszeitung" in Hannover, in welchen der Verkauf als eine Verletzung des „welfischen Stolzes" und als ein Zeichen „nationalmiserabler Verdorbenheit" bezeichnet wird.)

Die Ankaufssumme wird in der Höhe von 220,000 Thlrn. genehmigt.

Für die zweite Berathung restirt nunmehr nur noch das Etatsgesetz und der Nachtrag zu demselben. Beide werden genehmigt, das erstere mit den von der Budgetcommission vorgeschlagenen Aenderungen, deren Wortlaut besser am Schlusse der dritten Berathung mitgetheilt werden wird.

Um 4 Uhr vertagt sich das Haus bis Mittwoch 11 Uhr. (Anträge von Bodum-Dolffs, Schlüter und Stolz, Petitionen, Wahlprüfungen.) Ein Antrag Rickerts, die Kirchengesetze auf die nächste Tagesordnung zu setzen und den Mittwoch für andere Zwecke zu verwenden, als nach der Geschäftsordnung in der Regel geschehen soll, wird von ihm zurückgezogen, da mehr als 90 Stimmen (des Centrums) einer solchen Abweichung von der Regel widersprechen würden.

Berlin, 3. Februar. [Amtliches.] Se. Majestät der König hat dem Generalmajor z. D. v. Wittich, genannt v. Hinzmann-Hallmann zu Görlitz, bisher Oberst und Commandeur des 2. Rheinischen Infanterie-Regiments Nr. 9, den Rothen Adlerorden 3. Klasse mit der Schleife und Schwertern am Ringe; dem Consistorial-Rath Hoffmann zu Stettin den Rothen Adlerorden 3. Klasse mit der Schleife; dem Pastor Glasel zu Trebbus im Kreise Luckau den Rothen Adlerorden 4. Klasse, sowie dem Sergeanten Glaser im 3. Garde-Regiment zu Fuß die Rettungs-Medaille am Bande verliehen.

Se. Majestät der Kaiser und König hat im Namen des Deutschen Reichs den Herrn Richard Lindau zum Consul des Deutschen Reiches in Marseille ernannt.

Se. Majestät der König hat den Premier-Lieutenant a. D., Landesältesten Georg Heinrich Alexander von Kessel und Zeutsch auf Raake im Kreise Oels unter Beibehaltung jenes Namens in den Freiherrnstand erhoben; dem Stadtgerichts-Rath Jost zu Berlin bei seiner Versetzung in den Ruhestand den Charakter als Geheimer Justiz-Rath; sowie den Bergrevierbeamten, Bergmeister Merz zu Schmalkalden, des Coudres zu Cassel und Riehn zu Stolberg a. H. den Charakter als Bergrath verliehen.

Der Markscheider-Accessist Christian Fink ist zum Ober-Bergamts-Markscheider bei dem Ober-Bergamte zu Dortmund ernannt worden. — Die Ober-Gerichts-Anwalte Schorcht und Hatenhoff in Hameln sind zugleich zu Notaren für den Bezirk des dortigen Obergerichts mit Anweisung ihres Wohnsitzes in Hameln ernannt worden. Der Obergerichts-Anwalt Schrader in Göttingen ist zugleich zum Notar für den Bezirk des dortigen Oberichts mit Anweisung seines Wohnsitzes in Göttingen ernannt worden.

Berlin, 3. Febr. [Se. Majestät der Kaiser und König] nahmen gestern vor dem Diner den Vortrag des Chefs des Civil-Cabinets, Geheimen Cabinets-Raths von Wilmowski, entgegen und empfingen heute Mittag den Gesandten am Großherzoglich Oldenburgischen Hofe, General-Major Prinzen zu Ysenburg und Büdingen.

[Ihre Majestät die Kaiserin-Königin] beglückwünschte heute Ihre Königliche Hoheit die Prinzessin Carl zu Ihrem Geburtstage. Das Familiendiner fand im Kaiserlichen Palais statt.

[Des Kaisers und Königs Majestät] haben der Schützengilde zu Patschkau, Regierungsbezirk Oppeln, die Rechte einer juristischen Person verliehen. (Reichsanz.)

[Das Schreiben des Oberbürgermeisters Hobrecht] an den Vorsitzenden der Stadtverordneten-Versammlung, Kochhann, worin der Erstere die Vorlegung der in Betreff der Schulrathswahl eingeforderten Akten ablehnt, lautet:

„Auf das gefällige Schreiben vom 23. d. M. erwidere ich ganz ergebenst, daß nach der von mir in öffentlicher Sitzung der Stadtverordneten abgegebenen erschöpfenden Auskunft und nachdem die mit Herrn Dr. Zerlang gepflogene Correspondenz vollständig vorgelegt worden, der Magistrat die Vorlegung der von der Deputation für die Schulrathswahl geforderten weiteren Akten nicht für angemessen hält und daher ablehnt. Berlin, den 26. Januar 1874. Der Oberbürgermeister. gez. Hobrecht."

[Die Mitgift der Großfürstin Marie von Rußland,] die den Herzog von Edinburgh heirathete, wird von dem Petersburger Correspondenten der „Times" auf 4 Millionen Rubel angegeben.

Königsberg i. Pr., 3. Februar. [Der Kronprinz.] Wie von der hiesigen „Ostpreußischen Zeitung" gemeldet wird, werden der Kronprinz und die Kronprinzessin des Deutschen Reichs und von Preußen am Abend des 8. Februar auf der Rückreise von Moskau hier eintreffen und im Schloß übernachten. Die Weiterreise nach Berlin wird am 9. Februar, Morgens 9 Uhr, erfolgen.

Pillau, 3. Februar. [Schifffahrt.] Nach amtlicher Mittheilung ist das Seegatt durch die Strömung in der Bakenlinie auf 13 Fuß 6 Zoll, in der neuen Einsegelungslinie (Leuchtthurm-Mühle) auf 18 Fuß 6 Zoll bei mittlerem Wasserstande vertieft, so, daß heute bei stattfindendem Hochwasser Dampfschiffe mit 19 Fuß 7 Zoll Tiefgang aus- und einpassiren können.

Stettin, 30. Januar. [Preßproceß.] Die „Ostsee-Ztg." brachte in ihrer Nr. 449 vom vorigen Jahre eine Kritik des von der Criminalabtheilung des hiesigen Kreisgerichts in der Anklage gegen einen socialdemokratischen Agitator gefällten freisprechenden Erkenntnisses. Der Schlußsatz dieser Kritik lautete: „Beruht dieses Urtheil auf einer richtigen Interpretation des Strafgesetzes, so müßten bis zu einer Aenderung der gesetzlichen Bestimmungen sämmtliche Staatsanwaltschaften angewiesen werden, sich aller derartigen Anklagen zu enthalten; ist aber das Urtheil juridisch unhaltbar, so müßte dafür gesorgt werden, daß die Gerichtshöfe, welche in für die sociale Ordnung so wichtigen Dingen zu erkennen haben, in einer der Wichtigkeit ihrer Aufgabe entsprechenden Weise besetzt werden." Hierin fanden die Richter, welche bei der Fällung des Urtheils mitgewirkt hatten, den Vorwurf der Unfähigkeit und trugen deshalb auf Bestrafung des Verfassers jener Kritik „wegen Beleidigung" an. Der verantwortliche Redacteur der „Ostsee-Ztg." Dr. Wolff, welcher sich als Verfasser jener Kritik bekannt hatte, wurde denn auch von dem hiesigen Kreisgerichte am 6. November schuldig erkannt und zu einer Geldstrafe von 50 Thlr. verurtheilt. Dagegen hat heute das königl. Apellationsgericht auf die von dem Angeklagten erhobene Appellation auf seine Freisprechung erkannt.

Posen, 3. Februar. [Ueber die Verhaftung des Erzbischofs] berichtet eine Correspondenz des „Berliner Börsen-Cour." Folgendes: Die Polizeimannschaften hatten Ordre bekommen, sich bereit zu halten. Mitten in der Nacht setzten sie sich in Bewegung nach der Dominsel. In der polnischen Bevölkerung, für deren Verhalten man übrigens nicht die Spur einer ernsthaften Befürchtung hegen konnte, hatte man von dem, was bevorstand, keine Ahnung gehabt. Die Straßen waren todt und leblos, wie immer, nichts als die hier und da durch das Dunkel der spärlich beleuchteten Straßen sich bewegenden Polizisten konnten auf irgend etwas Außergewöhnliches deuten. — Todt wie die ganze Stadt lag die Dominsel mit dem Erzbischöflichen Palais. Der Polizei-Director Staudy und seine gewandtesten Beamten waren zur Stelle. Die einzelnen Posten waren besetzt, der Dom, von dessen Thurm vor 35 Jahren bei der Verhaftung des Erzbischofs Dunin die polnischen Vorstädte durch das Signal der Sturmglocke zu allarmiren versucht wurde, war besonderer Obacht anvertraut. — Um ½5 Uhr begab sich der Polizei-Director in das Erzbischöfliche Palais. Man ersuchte den Erzbischof zu folgen. Er protestirte — soweit unsere Berichte besagen — nicht eigentlich gegen die Verhaftung, aber er verlangte, daß man ihm zwei seiner Domherren zur Begleitung beigäbe. Es war im Erzbischöflichen Palais — und die Polizei hatte davon Kenntniß — bereits vorher ausgemacht gewesen, daß der Hauscaplan des Grafen, Dr. Mesczinski, und ein anderer Domherr ihm in die Gefangenschaft folgen würde, sobald die Staatsgewalt dies gestatten würde. — Man ließ den Grafen seine Umgebung nicht bei sich behalten. Er war nicht mehr Erzbischof, er war ein Staatsbürger, der sich gegen die Gesetze des Staates, dem er angehört, vergangen hat. — Ein Wagen führte den Grafen Ledochowski, Erzbischof von Posen und Gefangener nach dem Bahnhofe. Der Polizeidirector begleitete ihn. Polizeimannschaften geleiteten den Wagen, Polizeimannschaften erwarteten ihn am Bahnhofe, eine Polizeiwache begleitete ihn. Man bestieg ein Coupé zweiter Klasse. Es war noch Nacht. Auf den Straßen war es lebendig geworden. Reisende gingen zum Bahnhofe, zum Zuge, der gleichfalls um 6 Uhr Posen verläßt. Man sah, daß etwas Besonderes vorgehen mußte. Was es war, konnte man nur ahnen. — Ein Pfiff, der Zug setzt sich in Bewegung, der Erzbischof hatte als Gefangener seine „treue Diöcese" verlassen.

Düsseldorf, 1. Februar. [Adresse an das Staatsministerium; Telegramm an den Kaiser.] Nach der gestern stattgehabten Wahl, deren Resultat bereits telegraphisch mitgetheilt, versammelten sich die Wahlmänner der liberalen Partei in dem Verbindungssaal der städtischen Tonhalle, um über eine Adresse an das Staatsministerium zu berathen. Man beschloß einstimmig die folgende und beauftragte den Ausschuß, dieselbe sofort abzuschicken:

„Bei der heute stattgehabten Nachwahl zum Hause der Abgeordneten ist die vereinigte liberale Partei Düsseldorfs wiederum der ultramontanen Partei unterlegen, indem zweihundertneunundreißig Stimmen für den Candidaten der ultramontanen Partei, Legationsrath v. Kehler zu Berlin, und nur einhundertvierundsiebenzig Stimmen für unseren Candidaten, Justizrath Pelzer von hier, abgegeben wurden. Dieser bedauerlichen Thatsache gegenüber fühlen sich die unterzeichneten Wahlmänner veranlaßt, dem königlichen Staats-

ministerium die Versicherung zu geben, daß ein großer, wir glauben nicht zu viel zu sagen, der intelligentere und selbstständig denkende Theil der Bewohner des Wahlkreises Düsseldorf den ultramontanen Bestrebungen nicht allein fern steht, sondern durchaus entgegen ist. Wir, die unterzeichneten Wahlmänner, erachten das Vorgehen der Königlichen Staatsregierung in den kirchenpolitischen Fragen in jeder Beziehung für segensreich und dankenswerth, sind bereit, dasselbe mit allen Mitteln zu unterstützen, und begleiten dabei das hohe Königliche Staatsministerium mit unseren vollsten und wärmsten Sympathien. Wir protestiren daher auch im Voraus und Namens der durch uns vertretenen Urwähler gegen alle und jede, diesen unseren Gesinnungen entgegenstehenden etwaigen Oppositionen oder Abstimmungen der zur Zeit für Düsseldorf gewählten Abgeordneten und bitten das hohe Königliche Staatsministerium, unbeirrt und unberückt die bisherigen Ziele weiter zu verfolgen.

Mit den Gefühlen hoher Verehrung! (Folgen die Unterschriften.)

Am Schlusse der Versammlung wurde noch ein Hoch auf Se. Majestät den Kaiser ausgebracht und nachstehendes Telegramm an denselben abgesandt: „Bei der heutigen Nachwahl zum Abgeordnetenhause für den Wahlkreis Düsseldorf hat die ultramontane Partei mit 239 gegen 174 Stimmen gesiegt. Dieser tief bedauerlichen Thatsache gegenüber, fühlen sich die in der Minorität gebliebenen Wahlmänner gedrungen, Ew. Majestät, unserm allergeliebten Kaiser und Könige, die Gefühle tiefster und unwandelbarer Verehrung, Liebe und Treue aufs Neue zu bethätigen und zum Ausdrucke zu bringen. Gott erhalte, Gott schütze, Gott segne Ew. Majestät!“

Bonn, 29. Jan. [Preßprocesse.] Die „Deutsche Reichsztg.“ schreibt: „Heute tritt unser stellvertretender verantwortlicher Redacteur, Herr Emons, eine zweimonatliche Gefängnißstrafe an, wozu er durch den Abdruck des bekannten Briefes „an den Kaiser“ verurtheilt worden ist. — Gegen unsere Zeitung, die außer den schweren Geldstrafen im verflossenen Jahre in ihrem Repräsentanten eine beinahe elfmonatliche Gefängnißstrafe erlitten hat (Herr Dr. Maßner 3½ Monate, Herr Sieger beinahe 4 Monate, Herr v. Ayr 3 Monate), schweben bereits wieder drei neue Preßprocesse. Bei dieser Gelegenheit wollen wir an unsere Correspondenten die Bitte richten, uns von jetzt ab nur noch die nackten Thatsachen mitzutheilen und sich einer Kritik derselben zu enthalten, da wir unter den obwaltenden Preßverhältnissen nicht mehr im Stande sind, zu beurtheilen, ob und wann wir gegen einen Paragraphen des Gesetzes verstoßen.

Kassel, 2. Februar. [Ein Erlaß des Cultusministers] bestimmt, daß bei der Neubesetzung erledigter Pfarrstellen in Niederhessen die Wünsche der betreffenden Kirchspiele thunlichst zu berücksichtigen sind. (Fr. J.)

Kassel, 3. Februar. [Verurtheilung.] Pfarrer Wolf von Singlis ist heute, wie die „Hessische Morgenzeitung“ meldet, von dem Kreisgericht zu Rothenburg wegen Mißbrauchs der Kanzel zu 2 Monaten Festungshaft verurtheilt worden.

München, 3. Februar. [Dementi.] Von der gestern stattgehabten General-Versammlung des Münchener Handels-Vereins wurde der tiefsten Entrüstung Ausdruck gegeben über die von der „Hoffmannschen Correspondenz“ verbreiteten, dem „Vaterland“ entstammenden, völlig unwahren Nachrichten über das bevorstehende Falliment von 10 größeren hiesigen Bankhäusern.

Stuttgart, 31. Januar. [Die Civilliste.] Scheinbar überraschend, jedoch durch mehrwöchentliche Commissionsverhandlungen vorbereitet, kam gestern noch eine Vorlage an die Kammer, worin von Seiten der Regierung eine Erhöhung der Civilliste um 155,000 Gulden beantragt wird. Die Civilliste des Königs soll darnach in Zukunft 1,600,000 Mark betragen. Die erste Note wegen des königlichen Hoftheaters, welche vor einigen Wochen an die Kammer kam, entpuppt sich somit jetzt als eine bloße Recognoscirung, um zu erfahren, wie die Kammer einen Antrag auf Erhöhung der Civilliste aufnehmen würde. Wollte man sich keiner Ablehnung aussetzen, so mußte man allerdings sehr vorsichtig zu Werke gehen, weil das jetzige Vorgehen eine Abweichung von der Verfassung bedingt. Die württembergische Verfassung bestimmt nämlich, daß beim Regierungsantritt eines neuen Regenten die Höhe der Civilliste auf dessen Lebensdauer festgesetzt werden soll. Zu einem giltigen Beschluß ist somit jetzt eine Zweidrittel-Majorität erforderlich. Es unterliegt übrigens keinem Zweifel, daß die angesonnene Erhöhung mit sehr großer Majorität bewilligt werden wird. Die sogenannte Theater-Commission wurde von der Kammer beauftragt, heute noch einen mündlichen Bericht über diesen Gegenstand zu erstatten und so wird ohne Zweifel diese Angelegenheit auch in der Kammer ohne längere Debatten erledigt werden, wenn nicht etwa Herr Hopf als entschiedener Socialdemokrat, wie er sich selbst kürzlich bezeichnete, diese Gelegenheit benützt, um gegen das Königthum selbst ins Feld zu ziehen. Die Erhöhung der Civilliste wird wohl das letzte Geschäft der Kammer sein, indem heute Abend noch die Vertagung derselben erwartet wird. (N. Z.)

Stuttgart, 31. Jan. [Proceß.] Gestern wurde in zweiter und letzter Instanz vor der Civilkammer des Obertribunals der Proceß der Kleiderhändler Süßlind u. Co. gegen die Stadtgemeinde Stuttgart auf Schadenersatz für die an ihnen im März v. J. bei dem sogenannten Hosen-Krawall durch eine tumultuarische Menge verübte Beschädigung, Plünderung und Demolirung verhandelt. Das Urtheil gegen die Stadt lautet auf vollen Schadenersatz und Proceßkosten, wie in erster Instanz. Die in dem Urtheil niedergelegten Gründe gehen im Wesentlichen dahin, daß die Polizei in jenen Tagen ihrer Aufgabe in keiner Weise gewachsen gewesen sei. Die Schadenersatz-Summe beläuft sich auf 8000 fl.

Schweiz.

Bern, 31. Januar. [Die beiden eidgenössischen Räthe] sind heute bei sämmtlichen Differenzpunkten der Bundes-Revision zu übereinstimmenden Beschlüssen gekommen. Die letzten zwei Differenzen bestanden in der Frage, ob in die Verfassung eine Bestimmung aufzunehmen sei, „der Sonntag ist als Ruhetag anerkannt“, sodann ob die Todesstrafe allgemein oder nur bei politischen Verbrechen abzuschaffen sei. Man einigte sich dahin, eine Bestimmung betreffend die Sonntagsruhe nicht aufzunehmen, an der allgemeinen Abschaffung der Todesstrafe aber festzuhalten.

Die Hauptabstimmung in den beiden Räthen über Annahme oder Nichtannahme dieses neuen Verfassungsentwurfes wurde mittelst Namensaufruf vorgenommen. Im Ständerath erklärten sich von den 39 anwesenden Mitgliedern 25 für Annahme und 14 für Verwerfung. Diese sämmtlichen 14 Neinsager zählen zur ultramontanen Partei. Im Nationalrathe waren bei der Abstimmung 123 Mitglieder anwesend, davon stimmten 103 für Annahme und 20 für Verwerfung. Ich füge ausdrücklich hinzu, daß sämmtliche Deputirten aus den französischen Cantonen Waadt, Genf und Neuenburg für Annahme stimmten; ebenso die Abgeordneten aus Graubünden, welcher Canton bei der Revision von 1872 bei den verwerfenden war.

Eine längere Discussion veranlaßte die Frage, ob das Revisionswerk in globo oder in Gruppen dem Schweizervolke und den Ständen zur Abstimmung vorzulegen sei. Es wurde schließlich für Globo-Abstimmung entschieden; entweder das Ganze oder Nichts! Der Bundesrath wurde beauftragt, mit einer Proclamation den Revisionsentwurf dem Volke vorzulegen.

Die Session der Bundesversammlung wurde damit geschlossen. (N. Z.)

Italien.

Rom, 31. Januar. [Lamarmora.] Seit zwei Tagen, schreibt man der „K. Z.“, ist hier wieder winterliches Wetter, niedrige Temperatur und rauhe Tramontana. Das entspricht einiger Maßen der politischen Verstimmung, die durch den nicht enden wollenden Zwischenfall Lamarmora hervorgerufen worden ist. Wozu eine Verstimmung zwischen zwei Ländern künstlich nähren, die durch die Umstände auf einträchtiges Zusammengehen angewiesen sind? Bei aller höflichen Glätte, mit der die Moderati die Sache behandeln, merkt man doch, daß ihnen die Erklärungen von Decazes in den Kopf gestiegen sind. Alte Liebe rostet nicht. Welche Grundlagen aber hat das Verhältniß des „durch die Umstände gemachten“ Italiens zu dem ultramontanunterwühlten Frankreich? Man sollte endlich einmal von der Politik „aus der Hand in den Mund“ ablassen.

[Parlamentarisches.] Vorgestern ist endlich der Bericht Mezzanotte's über die Vorlage bezüglich des Papierumlaufs eingereicht worden. Für die Discussion, deren Anfang auf den 4. Februar angesetzt ist, haben sich bereits 28 Redner gemeldet. Mittlerweile zieht sich die Discussion über das Gesetz bezüglich des Schulzwangs in die Länge und der Ausfall beginnt sehr zweifelhaft zu werden. Ueber die Angelegenheit des Exequatur wird noch immer verhandelt.

[Die Congregation der Bischöfe] soll geneigt sein, die Vorschläge des noch immer in Rom weilenden Priesters Don Bosco anzunehmen, und sogar ihre Bereitwilligkeit geäußert haben, die päpstlichen Ernennungsbullen abschriftlich der Regierung einzureichen. Aber mit alledem wird dem Gesetze noch nicht Genüge gethan. Der Umstand allein aber, daß die Verhandlungen noch nicht abgebrochen sind, scheint darauf hinzudeuten, daß die Curie selbst einen Compromiß zu erlangen hofft. Die Besoldung der ernannten Bischöfe lastet schwer auf der Casse des h. Peter.

Frankreich.

Paris, 31. Jan. [Akademisches.] Wir haben bereits vor einiger Zeit gemeldet, daß das College de France für den von dieser Anstalt durch den Tod des Herrn Philarete Châsle eledigten Lehrstuhl der nordischen Literaturen in erster Reihe Herrn Bossert, Professor an der Facultät in Douai, und in zweiter Reihe Herrn Guillaume Guizot, den Sohn des berühmten Staatsmannes, vorgeschlagen hat. Jetzt hat die Akademie der Inschriften und der schönen Literatur, welcher ebenfalls ein Präsentationsrecht zusteht, die Reihenfolge umgekehrt und Herrn Guizot als ersten und Herrn Bossert als zweiten Candidaten aufgestellt. Der Unterrichtsminister ist Angesichts dieses doppelten Vorschlags in keiner geringen Verlegenheit; vielleicht erinnert er sich, daß Herr Guillaume Guizot, welcher deutsche Literatur vortragen soll, von der deutschen Sprache keine Ahnung hat und eben nur der Sohn seines Vaters ist. Aber der alte Guizot ist in dem heutigen Unterrichtsministerium mächtiger als Herr von Fourtou selbst. — Der Herzog von Broglie hat seinen Sohn, den Prinzen von Broglie, zum ersten und den Staatsraths-Auditeur Etienne Trubert zum zweiten Cabinetschef im Ministerium des Innern ernannt.

[Orleanistisches.] Bei dem Notar Pothier de la Bertheliere wird in diesem Augenblicke der Familienpakt ausgearbeitet, durch welchen das nunmehr liquid gewordene Erbe des Hauses Orleans getheilt werden soll, Es sind acht Interessenten, nämlich 1) die beiden Söhne des Herzogs von Orleans, 2) der Herzog von Nemours, 3) die Prinzessin Clementine von Sachsen-Coburg, 4) der Prinz Joinville, 5) der Herzog von Aumale, 6) der Herzog von Montpensier, 7) die drei Kinder der Königin der Belgier (Leopold II., Graf von Flandern und Kaiserin Charlotte); 8) die Kinder der verstorbenen Prinzessin Marie von Würtemberg. Officiöse Blätter rühmen die Uneigennützigkeit, welche der (kinderlose und ohnehin steinreiche) Herzog von Aumale in dieser Erbesauseinandersetzung zu Gunsten des Grafen von Paris an den Tag legen soll; dem Letzteren falle insbesondere die Domäne Eu als persönliches Eigenthum zu.

[In dem Processe], welchen die Luxemburgische Wilhelmsbahn gegen die französische Ostbahn auf Schadenersatz angestrengt hat, weil die letztere ihre aus dem Cessionsvertrage vom 21. Januar 1868 resultirenden Rechte nach dem Kriege an den französischen Staat abgetreten hatte, hat das Pariser Civilgericht in erster Instanz gestern das Urtheil gesprochen. Die Luxemburgische Bahn wurde mit ihrer Klage abgewiesen.

Belgien.

Brüssel, 1. Febr. [Aus der Deputirtenkammer.] Zur Discussion der Friedhofs-Frage, schreibt man der „N.-Z.“, habe ich nachzutragen, daß der Justizminister am Schluß derselben Grundsätze formulirt hat, welche mehr geeignet scheinen, die Liberalen, als seine eigenen Freunde und die Bischöfe zu befriedigen. Nachdem Herr Delantsheere der kirchlichen Autorität das ausschließliche Recht vorbehalten hat, zu entscheiden, ob ein Verstorbener sich in einem der Fälle befinde, für welche die kirchlichen Gesetze die Beisetzung in geweihter Erde versagen, fährt er fort: „Weiter geht die Autorität der kirchlichen Behörde nicht; es steht ihr keineswegs zu, den Ort der Beerdigung zu bezeichnen. Ihr gegenüber steht die bürgerliche Autorität, welche ebenfalls im Umfang ihrer Befugnisse souverän ist. Diese bürgerliche Autorität stellt der Bürgermeister dar. Ihn allein beauftragt das Gesetz, die Stelle zu bezeichnen, wo ein Verstorbener beerdigt werden soll. In der Ausübung seines Amtes ist er weder des Pfarrers noch des Bischofs Sclave und nur seinem Vorgesetzten Rechenschaft über seine Handlungen schuldig.“ Und weiterhin ist der Herr Justizminister noch deutlicher, indem er sagt: „Ich behaupte sogar, daß, wenn wichtige Gründe der öffentlichen Ordnung, der Polizei oder andere es erfordern, der Bürgermeister berechtigt ist, auf dem für die Katholiken bestimmten Todtenfelde auch Solche beerdigen zu lassen, welche die geistliche Autorität davon ausschließen will.“

In der Praxis werden diese Grundsätze allerdings so lange zu fortwährenden, nur durch die Gewalt zu lösenden Conflicten führen, als der Clerus sich nicht entschließen will, die einzelnen Gräber zu „weihen“; denn nur dadurch wird es möglich, daß die souveräne Befugniß der kirchlichen Behörde, das Begräbniß in „geweihter Erde“ zu versagen, bestehe neben der souveränen Befugniß der bürgerlichen Behörde die Stelle des Grabes zu bezeichnen. Diese wichtige Erklärung des katholischen Ministers wird übrigens von der clericalen Presse sorgfältig todtgeschwiegen, — Beweis genug, daß Messeigneurs sie nicht gutheißen. Die ganze Angelegenheit aber liefert zum hundertsten Male den Beweis, daß die vollständigste Anerkennung der Souveränetät der Kirche auf ihrem eigenen Gebiete nicht im Stande ist, den Frieden zu sichern und Conflicte zu verhüten, so lange man überhaupt dieses Gebiet irgend zu umgrenzen versucht.

Die Debatten über die Administration des öffentlichen Schulwesens ergehen und verlieren sich in tausend Kleinigkeiten und Krähwinkel-Geschichten, von denen auch nicht eine Wichtigkeit oder Eigenthümlichkeit genug besitzt, um eine besondere Erwähnung hier zu verdienen. Alle diese Thatsachen, wie man sie auch auslegt und hin- und herzerrt, laufen darauf hinaus, daß die gegenwärtige Regierung ihre Autorität über die öffentliche Schule benutzt, um der Privat- d. h. der clerikalen Schule die Concurrenz und den Kampf gegen jene zu erleichtern. Eine einzige Prinzipienfrage ist dabei zur Sprache gekommen, betreffend die Ernennung und die Befugnisse der geistlichen Schulinspectoren. Nach dem Gesetze von 1842, welches auf die Primär- und niederen Mittelschulen (Bürgerschulen) Anwendung findet, giebt es einen weltlichen und einen geistlichen Schulinspector. Den letzteren bezeichnet der Bischof — die Regierung besoldet ihn — und er hat die Aufsicht über den Religions-Unterricht, welcher nach demselben Gesetze zu den obligaten Unterrichtsgegenständen jener Schulen gehört. Nun beklagt sich die Opposition, daß die Bischöfe zu den geistlichen Schulinspectoren Leute ernennen, welche als Concurrenten, als Vorsteher clerikaler Anstalten desselben Grades, ein Interesse daran haben, die Schulen, denen sie vorgesetzt werden, vielmehr zu schädigen und zu hemmen als zu fördern, welche die Lehrer dieser Schulen, ihre Concurrenten zu kränken und zu demüthigen suchen. Außerdem maßen sich diese geistlichen Schulinspectoren an, ihre Aufsicht und Autorität über den Religionsunterricht hinaus auf die übrigen Unterrichtsfächer und die gesammte Schulerziehung auszudehnen. Die Regierung antwortet: Die Bischöfe haben das Ernennungsrecht; sie können ernennen, wen sie wollen. Dagegen wollen die Liberalen der Regierung das Recht der Bestätigung oder Nichtbestätigung vorbehalten, analog der Ertheilung des exequatur an die Consuln fremder Mächte. Das ist bescheiden, nicht wahr? Den Clerikalen erscheint es exorbitant. Uebrigens ist bekanntlich die eigentliche Thesis der Letzteren: „Die Schule gehört der Kirche, denn diese hat den göttlichen Auftrag, alle Wahrheit zu lehren.“ Wegen der Schlechtigkeit der Zeiten begnügen sie sich vorläufig mit der Unterrichtsfreiheit, wie sie in Belgien verstanden wird und suchen diese, wenn sie die Gewalt haben, so zu handhaben, daß die Praxis einem Monopol der clerikalen Anstalten möglichst nahe kommt.

Provinzial-Zeitung.

** Breslau, 4. Febr. [General v. Pfuel.] Der „Liegnitzer Anzeiger“ meldet unterm 3. Februar aus Liegnitz: „Heute Mittag machte der General a. D. v. Pfuel seinem durch ein schweres Leiden getrübten Leben durch Erschießen ein Ende. Der Verstorbene war seit mehreren Jahren hier ansäßig und vertrat auch einmal als Abgeordneter den Liegnitz-Goldberg-Haynauer Wahlkreis im Landtage.“

[Der aus Znin gemeldete Unglücksfall] hat sich nach einer Zuschrift des königl. Districts-Commissarius in Janowiec an die „Bromb. Ztg.“ der wir die betreffende Nachricht entnommen hatten, glücklicherweise nicht bestätigt. Die genannte Zeitung erklärt, daß sie leider um so sicherer das Opfer dieser leichtsinnigen Erfindung geworden, sei, als ihr der betreffende Correspondent bisher als durchans zuverlässig bekannt war.

[Notizen aus der Provinz.] * Deutmannsdorf. Am 28. v. Mts. erfolgte hier die Wahl eines neuen Seelsorgers für hiesige Kirchgemeinde an Stelle des nach Oels berufenen Superintendent Ueberschär. Die Majorität der Stimmen erhielten von den 6 Probepredigern folgende drei: 1) Diaconus Sieg aus Seidenberg 228 Stimmen, 2) Pastor Braune aus Kunzendorf, Kreis Glogau, 192 Stimmen, 3) Pastor Postler aus Buchwald bei Schmiedeberg 115 Stimmen. Genannte geistliche Herren sind demnach dem königl. Consistorio für die engere Wahl von der Gemeinde präsentirt worden.

† Liegnitz. Am 2. d. M. ist, wie der „Anz.“ meldet, Herr Candidat Ziegler hier durchpassirt, um sich den Mitgliedern des Consistoriums in Breslau vorzustellen. Den 4. früh 8 Uhr findet daselbst seine Ordination statt. Seine Ankunft in Liegnitz kann erst gegen den 30. März d. Js. erfolgen.

△ Hirschberg. Am 2. Februar entgleiste der hier Vormittags um 10 Uhr 37 Min. abgehende Personenzug Nr. 38 in Heide-Gersdorf bei der Einfahrt in den Bahnhof. In Folge dessen war das Fahrgleis gesperrt und mußte die Weiterbeförderung der Passagiere des von Kohlfurt aus in Hirschberg um 3 Uhr 9 Min. ankommenden Zuges Nr. 41 mittelst Extrazuges, welcher von Laubau aus gestellt wurde und hier erst um 5 Uhr 37 Min. eintraf, erfolgen. Eine Verletzung von Personen hat die Entgleisung, deren Ursache hier noch nicht bekannt ist, nicht zur Folge gehabt.

Kohlfurt. Dem „Niederschl. Tagebl.“ wird von hier gemeldet: Am 2. d. M. wurde auf der nunmehr fertig gestellten Eisenbahnstrecke Kohlfurt-Falkenberg Nachmittags 1½ Uhr die erste Probefahrt von hier aus bis zum Endpunkte der Bahn unternommen. Gleichzeitig ist ein Eisenbahn-Unfall zu vermerken, welcher sich heut auf der Strecke Lauban-Kohlfurt ereignet und der für das Eisenbahn-Personal, sowie für die betreffenden Passagiere sehr leicht die traurigsten Folgen hätte haben können. Bei der Einfahrt des 12 Uhr Mittags von Lauban abgehenden Personenzuges in den Bahnhof zu Heidegersdorf wurde von einem der dort stationirten Weichensteller, nachdem die Locomotive des gedachten Zuges die betreffende Weiche bereits passirt, letztere anderweit gestellt. Die Folge davon war, daß die Maschine auf dem einen Geleise weiter fuhr, die nachfolgenden Wagen der unrichtigen Weichenstellung wegen aber nicht nachfolgen konnten und deshalb außer die Schienen geriethen und zum Theil auf die Seite geworfen wurden. Die Passagiere sind mittelst Extrazuges nach hier befördert worden, gefährliche Verletzungen resp. Beschädigungen haben dieselben, sowie das Zugpersonal nicht erlitten.

Meteorologische Beobachtungen auf der königl. Universitäts-Sternwarte zu Breslau.

Februar 3. 4.	Nachm. 2 U.	Abds. 10 U.	Morg. 6 U.
Luftdruck bei 0°	333''',83	333''',48	335''',00
Luftwärme	— 1°,3	+ 0°,7	— 1°,3
Dunstdruck	1''',60	2''',13	1''',58
Dunstsättigung	90 pCt.	100 pCt.	89 pCt.
Wind	S. 1	W. 1	W. 1
Wetter	bedeckt, Schnee.	bedeckt, Regen.	heiter.

Breslau, 4. Febr. [Wasserstand.] O.-P. 4 M. 40 Cm. U.-P. — M. — Cm. Eisstand.

Berlin, 3. Februar. Wie in den jüngsten Tagen, blieb auch heute der Geschäftsverkehr sehr beschränkt und war ein lebhafterer Umsatz nicht einmal für irgend ein Effect zu constatiren. Die Tendenz der Börse gewann eigentlich nach keiner Richtung hin einen bestimmteren Ausdruck, Trägheit im Verkehr, Schwerfälligkeit in den Abschlüssen und Zurückhaltung in der Unternehmung — dies waren die hemmenden Gewichte, die die Verfolgung einer Meinung, das Streben ein vorgestecktes Ziel zu erreichen, nicht gut aufkommen ließen. Beunruhigende Momente lagen so wenig vor, wie für eine günstigere Strömung Motive anzuführen waren, und der Geschäftsverlauf trug auch vollständig den Stempel der Unentschlossenheit und Unsicherheit an sich, trotz der zeitweise sich Bahn brechenden festeren Haltung. Geld bleibt zu sehr mäßigen Zinssätzen flüssig und wenig begehrt. Die Veränderungen, die der heute publicirte Ausweis der preußischen Bank zeigt, tangiren die Börse gar nicht, die Wechselbestände haben zwar wiederum um ca. 3½ Million Thaler abgenommen, doch ist ja die fortgesetzte Reduction der Anlagen der Bank keineswegs überraschend oder vereinzelt, da bei allen maßgebenden Banken die gleiche Erscheinung zu Tage tritt. Speculations-Papiere zeigten im Ganzen eine bessere Phisiognomie, namentlich verkehrten die leitenden Bergwerkspapiere in festerer Tendenz. Die internationalen Speculationswerthe setzten mit gestrigen Schlußcoursen ein, zogen aber nach einem schnell vorübergehenden Druck im Course an, konnten jedoch selbst sehr mäßigen Realisationen gegenüber nicht ihre höchsten Notirungen behaupten. Nach Schluß der Börse gewann die hierdurch veranlaßte Mattheit, ohne daß sich ein besonderer Grund dafür anführen ließe, größere Intensität. Oesterr. Nebenbahnen zeigten sich in fester Haltung, Galizier gut behauptet, Oesterreichische Nordwestbahn unverändert, Dux-Bodenbacher und Rudolfbahn belebt und steigend. In auswärtigen Fonds war der Verkehr sehr gering und die Haltung wenig fest, besonders waren Türke matt und offerirt, Italiener schwach franz. Rente vernachlässigt, Oesterreichische Renten ziemlich fest, Loospapiere sehr still, Amerikaner ruhig ohne wesentliche Veränderung. Russische Werthe wurden sehr schwach umgesetzt, behaupteten aber gute Festigkeit. Prämien-Anleihen gefragter. Preußische und Deutsche Fonds sehr still und meist zu gestriger Notiz zu lassen. — In Prioritäten beschränkte sich der Verkehr etwas, Preußische waren wenig verändert, Bergische C steigend. — Von Oesterreichischen zeigte sich Begehr für Ferdinands-Nordbahn, Dniester, Kaschau, Staatsbahn und Mährisch-Schlesische II. Russische Prioritäten in guter Frage. Auf dem Eisenbahnactienmarkte war die Stimmung für schwere Papiere anfänglich wenig fest, trotz des sehr geringen Verkehrs aber besserte sich gegen den Schluß die Haltung etwas, Anhalter steigend, Rheinische Lit. B. beliebt. Märkisch-Posener höher und lebhaft, Rumänen fest, Schweizer Union anziehend, auch Nahebahn, Lüttich-Limburg und Brest-Grajewo beachtet. Bankactien im Allgemeinen fester, aber sehr still, Disc.-Command., Gewerbebank, Spielhagen zu höherem Course gesucht. Jachmann zwar niedriger,

aber sehr lebhaft, Berliner Bankv. unverändert, Provinzial-Gewerbebank, Berliner Disconto nachlassend, Berliner Wechslerbank, Spritbank, Wrede recht belebt. Disc.-Comm. 165, ult 164–63¾–65¼, Provinzial-Discont 88½. Industriepapiere ruhig und im Ganzen fester, Brauerei zwar niedriger, aber rege. Deutsche Eisenbahnbau-Gesellschaft, Thiergarten-Bauverein, Neptun, Nordend, Viehhof und Baltische Waggon besser. Laurahütte 165¾, ult. 164½–64–66¾, Dortm. Union 74¾, ult. 73¾–74¾, Gelsenkirchen 115¼. Wechsel sehr still zum Theil höher, Russische Noten begehrt und steigend, Oesterr. Gulden 3/8 95¾ und ¾ 94. (B.- u. H.-Z.)

[Privilegium.] Der „Deutsche Reichs-Anz." enthält ein Privilegium vom 3. Januar 1874 wegen eventueller Ausgabe auf jeden Inhaber lautender Anleihescheine der Stadt Berlin zum Betrage von 30,000,000 Mark Reichswährung.

Trautenau, 3. Febr. [Garnmarkt.] Der heutige Garnmarkt verlief in vorwöchentlicher günstiger Stimmung. Zwanziger 43¼ Gulden, Vierziger 36¼ Gulden. (Tel. Dep. d. Bresl. Ztg.)

Berlin, 3. Februar. [Productenbericht.] Roggen fester, doch nur nahe Lieferung ist beliebt, während die späteren Termine wohl höher gehalten doch nicht recht beachtet wurden. Loco ging der Verkauf heute schleppend. — Roggenmehl ziemlich fest. — Weizen eher etwas höher aber sehr wenig belebt. — Hafer loco unverändert, Termine fester. — Rüböl matt, nur nahe Lieferung hat sich im Werthe behauptet. — Spiritus matt und in schwachem Verkehr.

Weizen loco 73–91 Thlr. pro 1000 Kilogr. nach Qualität gefordert, gelber — Thlr. bez., feiner weißbunter poln. — Thlr. ab Bahn bez., pr. Januar-Februar — Thlr. bez., pr. März 85¾–86¾ Thlr. bez., pr. April-Mai 87–87¾ Thlr. bez., pr. Mai-Juni 87 Thlr. bez., pr. Juni-Juli 87 Thlr. bez., pr. Juli-August 85¼–85½ Thlr. bez., neue Usance per April-Mai 86–86¾ Thlr. bez. Gekündigt — Ctnr. Kündigungspreis — Thlr. — Roggen pro 1000 Kilogr. loco 59–70½ Thlr. nach Qualität gefordert, russischer 59–60¾ Thlr. bez., besserer russischer 60¾–61½ Thlr. bez., feiner 62–62¾ Thlr. bez., polnischer — Thlr. bez., inländischer 66–68 Thlr. ab Bahn bez., exquisiter 69–70 Thlr. ab Bahn bez., pr. Januar-Februar 62¼–¼ Thlr. bez., pr. Februar-März 62¼–¼ Thlr. bez., pr. Frühjahr 62¼–62¾ Thlr. bez., pr. Mai-Juni 62¼–⅝–¼ Thlr. bez., pr. Juni-Juli 61¾–61½–¾ Thlr. bez., pr. Juli-August 59¾–59¼–59¾ Thlr. bez., pr. August-September 58¾–58½–⅞ Thlr. bez. Gekündigt 10000 Ctnr. Kündigungspreis 62¾ Thlr. — Gerste loco 52–73 Thlr. nach Qualität gefordert. — Hafer pr. 1000 Kilogr. loco 50–60 Thlr. nach Qualität gefordert, schlesischer — Thlr. bez., böhmischer 56–58½ Thlr., ostpreußischer 54–57½ Thlr., westpreußischer 54–57¼ Thlr., galizischer 52–55 Thlr. bez., pommerscher 56–58¾ Thlr., uckermärker 56–58¾ Thlr. ab Bahn bez., per Januar-Februar — Thlr. bez., pr. Februar-März — Thlr. bez., pr. Frühjahr 57⅞ Thlr. bez., pr. Mai-Juni 57¾ Thlr. bez., pr. Juni-Juli 57⅞ Thlr. bez., pr. Juli-August — Thlr. bez., pr. August-September — Thlr. bez. Gekündigt — Ctnr. Kündigungspreis — Thlr. — Erbsen: Kochwaare 59–66 Thlr., Futterwaare 53–58 Thlr. bez. — Weizenmehl Nr. 0 pro 100 Kilo Br. unversteuert incl. Sack 11¼–11¾ Thlr., Nr. 0 und 1 10¾–10½ Thlr. — Roggenmehl Nr. 0 9¼–9⅝ Thlr., Nr. 0 und 1 9–8⅞ Thlr. — Roggenmehl Nr. 0 und 1: pr. Januar-Februar 9 Thlr. 3–4 Sgr. bez., Februar-März 9 Thlr. 4 Sgr. bez., pr. März-April 9 Thlr. 4 Sgr. bez., pr. April-Mai 9 Thlr. 7–7½ Sgr. bez., pr. Mai-Juni 9 Thlr. 8–8½ Sgr. bez., pr. Juni-Juli 9 Thlr. 8–9 Sgr. bez., pr. Juli-August 9 Thlr. 7 Sgr. bez. Gekündigt 2500 Ctnr. Kündigungspreis 9 Thlr. 4 Sgr. — Oelsaaten: Raps — Thlr., Rübsen — Thlr. — Rüböl per 100 Kilo netto loco ohne Faß 18⅞ Thlr. bez., mit Faß — Thlr. bez., per December-Januar 19½–19⅝ Thlr. bez., pr. Januar-Februar 19¼–19⅝ Thlr. bez., pr. Februar-März 19⅜–19⅝ Thlr. bez., pr. März-April 19¾ Thlr. bez., pr. Frühjahr — Thlr. bez., pr. April-Mai 19¾–19⅞–⅞ Thlr. bez., pr. Mai-Juni 20⅛–20⅛ Thlr. bez., pr. August-September — Thlr. bez., September-October 21⅙ Thlr. bez. Gekündigt 200 Ctnr. Kündigungspreis 19⅞ Thlr. — Leinöl loco 23½ Thlr. — Petroleum per 100 Kilo incl. Faß loco 10¾ Thlr. bez., pr. Januar-Februar 9⅞ Thlr. bez., pr. Februar-März 9⅞ Thlr. bez., pr. März-April — Thlr., pr. April-Mai 9⅚ Thlr. bez., pr. Mai-Juni — Thlr. bez., pr. September-October 10⅔ Thlr. bez. Gekündigt — Barrels. Kündigungspreis — Thlr.

— Spiritus pr. 10,000 pCt. loco „ohne Faß" 21 Thlr. 7 Sgr. bez., „mit Faß" — Thlr. — Sgr. bez., pr. Januar-Februar 21 Thlr. 15 Sgr. bez., pr. Februar-März — Thlr. — Sgr. bez., März-April — Thlr. — Sgr. bez., pr. April-Mai 21 Thlr. 25–23 Sgr. bez., pr. Mai-Juni 21 Thlr. 28–26 Sgr. bez., pr. Juni-Juli 22 Thlr. 7–7 Sgr. bez., pr. Juli-August 22 Thlr. 17–16 Sgr. bez., per August-September 22 Thlr. 20 Sgr. bez., pr. September-October — Thlr. — Sgr. bez. Gekündigt — Kündigungspreis — Thlr. — Sgr.

Breslau, 4. Febr., 9½ Uhr Vorm. Der Geschäftsverkehr am heutigen Markte war sehr beschränkt, bei schwachen Zufuhren und unveränderten Preisen.

Weizen feine Qualitäten schwach offerirt, pr. 100 Kilogr. schlesischer weißer 7⅓ bis 8⅚ Thlr., gelber 7⅔ bis 8⅓ Thlr., feinste Sorte über Notiz bezahlt.

Roggen wenig gefragt, pr. 100 Kilogr. 6⅙ bis 6⅚ Thlr., feinste Sorte 7¼ Thlr. bezahlt.

Gerste leicht verkäuflich, pr. 100 Kilogr. 6⅙–6⅔ Thlr., weiße 7 bis 7⅓ Thlr. bezahlt.

Hafer ruhiger, pr. 100 Kilogr. 5¼ bis 5⅔ Thlr., feinste Sorte über Notiz bezahlt.

Erbsen offerirt, pr. 100 Kilogr. 5⅔ bis 6¼ Thlr.

Wicken sehr fest, pr. 100 Kilogr. 5 bis 5⅓ Thlr.

Lupinen hoch gehalten, pr. 100 Kilogr. gelbe 5 bis 5½ Thlr., blaue 4⅔ bis 5⅓ Thlr.

Bohnen offerirt, pr. 100 Kilogr. 6⅔ bis 6⅚ Thlr.

Mais mehr beachtet, pr. 100 Kilogr. 5⅔ bis 6⅓ Thlr.

Oelsaaten wenig verändert.

Schlaglein gut behauptet.

Per 100 Kilogramm netto in Thlr., Sgr., Pf.

Schlag-Leinsaat	7	12	6	8	10	—	9	—	—
Winter-Raps	7	10	—	7	15	—	8	—	—
Winter-Rübsen	7	5	—	7	12	6	7	25	—
Sommer-Rübsen	7	—	—	7	5	—	7	15	—
Leindotter	6	25	—	7	6	—	7	15	—

Rapskuchen matt, schlesische 70–73 Sgr per 100 Kilogr.

Leinkuchen sehr fest, schlesische 100–103 Sgr. per 50 Kilogr.

Kleesaat in ruhiger Haltung, rothe unverändert, ordinäre 11–12 Thlr., mittle 13–14 Thlr., feine 14½–15½ Thlr., hochfeine 15⅔–15 Thlr. per 50 Kilogr., weiße matter, ordinäre 11–12 Thlr., mittle 14–15 Thlr., feine 16–18 Thlr., hochfeine 20–21 Thlr. pr. 50 Kilogr.

Thymothee gut gefragt, 8¼–11¼ Thlr. pr. 50 Kilogr.

Kartoffeln pr. 50 Kilogr. 28 Sgr. bis 1 Thlr., pr. 5 Liter 3¼–4 Sgr.

Telegraphische Depeschen.
(Aus Wolff's Telegr.-Bureau.)

Posen, 3. Februar, Abends. Ledochowski ist nicht nach Frankfurt, sondern auf Beschluß des hiesigen Appellgerichts nach Ostrowo (Provinz Posen) (wie bereits unsere Privat-Depesche meldete. D. Red.) ins Gefängniß abgeführt worden, da die Haft in einem dem betreffenden Gerichtsbezirk angehörigen Gefängniß zu verbüßen ist.

Colmar, 3. Februar. Pfarrer Sochulin (ultr.) erhielt 6897, Fabrikant Hartmann (elsässisch) 3594, Schriftsteller Grand (französisch) 1262, Advocat Schneegans 203, Fürst Bismarck 121 Stimmen.

Versailles, 3. Februar, Abends. Die Nationalversammlung begann die Discussion des neuen Steuergesetzes, berieth den ersten Artikel durch und lehnte verschiedene Gegenentwürfe, namentlich über die Einführung der Einkommensteuer ab. Morgen wird die Berathung fortgesetzt.

Rom, 3. Febr. Kammersitzung. Auf die Interpellation wegen der Broschüre Lamarmora's erklärt der Minister des Aeußern: Die Regierung lehne die Verantwortung ab. Er beklage die Veröffentlichung, weil sie den Vorwand bot, gegen eine befreundete Regierung unbegründete Anklagen zu richten. Diese Erklärung entspreche der Wahrheit und den zwischen beiden Regierungen bestehenden freundschaftlichen Beziehungen und Interessen — gegenüber der Solidarität derjenigen Partei, die überall in Europa agitirt. Die Regierung wird die fehlenden Strafbestimmungen bezüglich solcher Veröffentlichungen im Wege der Gesetzgebung ergänzen.

Berliner Börse vom 3. Februar 1874.

Wechsel-Course.

Amsterdam 250 Fl.	10 T.	4	142¼ B.
do. do.	2 M.	4	141⅝ B.
Augsburg 100 Fl.	2 M.	5	56.20 bz
Frankf. a. M. 100 Fl.	2 M.	3½	— —
Leipzig 100 Thlr.	8 T.	4½	99¾ G.
London 1 Lst.	3 M.	3½	6.21¼ bz
Paris 300 Frcs.	10 T.	5	80 5/12 bz
Petersburg 100 SR.	3 M.	6½	90½ G.
Warschau 90 SR.	8 T.	6½	91¾ bz
Wien 150 Fl.	8 T.	5	88¾ B. ⅝ G.
do. do.	2 M.	5	88¼ B. ⅛ G

Fonds- und Geld-Course.

Freiw. Staats-Anleihe	4½	— —
Staats-Anl. 4½%ige	4½	103 bz
do. consolid.	4½	105⅝ bzG.
do. 4%ige	4	99 bz
Staats-Schuldscheine	3½	92¼ bz
Präm.-Anleihe v. 1855	3½	120⅛ bzG
Berliner Stadt-Oblig.	4½	102½ bz
Pfandbr. Berliner	4½	101½ bz
Pfandbr. Pommersche	3½	83¾ bz
Pfandbr. Posensche	4	92¾ bz
Pfandbr. Schlesische	3½	83 G.
Rentenbriefe Kur- u. Neumärk.	4	97½ bz
Rentenbriefe Pommersche	4	98 B.
Rentenbriefe Posensche	4	96 bz
Rentenbriefe Preussische	4	96¾ B.
Rentenbriefe Westfäl. u. Rhein.	4	99 B.
Rentenbriefe Sächsische	4	98 G.
Rentenbriefe Schlesische	4	96¾ B.
Badische Präm.-Anl.	4	114¾ bzG.
Baierische 4% Anleihe	4	115¾ B.
Cöln-Mind. Prämiensch.	3½	95¼ bzG.

Kurh. 40 Thlr.-Loose 71 bz
Badische 35 Fl.-Loose 40¼ G.
Braunschw. Präm.-Anl. 22⅛ bz
Oldenburger Loose 37¾ B.

Louisd'or — —	Dollars — —
Sovereigns — —	Frmd. Bkn 99⅘ bz
Napoleons 5.10¼ G.	Oest. Bkn. 88 11/16 bz
Imperials — —	Russ. Bkn. 92 5/16 bz.

Hypotheken-Certificate.

Kündbr. Cent.-Bod.-Cr.	5	101 G.
Unkünd. do. (1872)	5	102 bz
do. rückbz. à 110	5	105 bz
do. do. do.	4½	98⅝ bz
Unk. H. d. Pr. Bd.-Crd.-B.	5	99¾ bzG.
do. III. Em. do.	5	97¾ G.
Kündb. Hyp.-Schuld. do.	5	97 G.
Hyp. Anth. Nord-G.-C.B.	5	101½ bz
Pomm. Hypoth.-Briefe	5	102 bzG.
Goth. Präm.-Pf. I. Em.	5	105¾ B.
do. do. II. Em.	5	103¼ bz
Meininger Präm.-Pfdb.	4	92¾ bzG.
Oest. Silberpfandbr.	5	68 bz
do. Hyp. Crd.-Pfndb.	5½	71 G.
Unkb. Pfd. d. Pr.-Hyp.-B.	4½	— —
Pfdb. d. Oest. Bd.-Cr.-Gs.	5	85¼ bz
Südd. Bod.-Cred.-Pfdb.	5	101 G.
Wiener Silberpfandbr.	5½	71½ G.

Ausländische Fonds.

Oest. Silberrente	4⅕	66 1/16 bz
do. Papierrente	4⅕	61⅝ bz
do. Lott.-Anl. v. 60	5	— —
do. 54er Präm.-Anl.	4	95½ G
do. Credit-Loose	—	108¾ G.
do. 64er Loose	—	90⅓ bzB.
Russ. Präm.-Anl. v. 64	5	139⅞ bz
do. do. 1866	5	140½ bzG.
do. Bod.-Cred.-Pfdb.	5	86 bz
Russ.-Pol. Schatz-Obl.	4	82¾ G.
Poln. Pfandbr. III. Em.	4	89 bz
Poln. Liquid.-Pfandbr.	4	67⅝ G.
Amerik. 6% Anl. p. 1882	6	97 bzG.
do. do. p. 1885	6	102⅛ bzG.
do. 5% Anleihe	5	98⅛ bzB.
Französische Rente	5	92½ bzG.
Ital. neue 5% Anleihe	5	59½ bz
Ital. Tabak-Oblig.	6	94⅜ bzB.
Raab-Grazer 100 Thlr. L.	5	78 13/16 bz
Rumänische Anleihe	8	— —
Türkische Anleihe	5	40⅜ bz
Ung. 5% St.-Eisenb. Anl.	5	72⅞ bz

Schwedische 10 Thlr.-Loose — —
Finnische 10 Thlr.-Loose 9⅞ G.

Eisenbahn-Prioritäts-Actien.

Berg.-Märk. Serie II.	4½	100¼ B.
do. III. v. St. 3½ g.	3½	85½ B.
do. do. VI.	4½	100⅞ bz
do. Nordbahn	5	103½ G.
Berlin-Görlitz	5	104 B
do.	4½	100 G.
Breslau-Freib. Litt. D.	4½	100½ B.
do. do. G.	4½	100½ B.
do. do. H.	4½	100½ B.
Cöln-Minden III.	4	92½ B.
do. do.	4½	102 B.
do. IV.	4	92¾ bz
do. V.	4	92½ G.
Halle-Sorau-Guben	5	100⅝ G.
Hannover-Altenbeken	4½	99½ G.
Märkisch-Posener	5	— —
Niederschl.-Märkische	4	95½ G.
do. do. III.	4	96 G.
do. do. IV.	4½	— —
Oberschles. A.	4	— —
do. B.	3½	— —
do. C.	4	92¾ G.
do. D.	4	92¾ G.
do. E.	3½	84⅛ bzB.
do. F.	4½	101 G.
do. G.	4½	101 G.
do. H.	4½	102 B.
do.	5	103⅝ bz
do. von 1873	4	92 B.
do. Brieg Neisse	4½	100 G.
Cosel-Oderb. (Wilh.)	4	94 G.
do.	4½	— —
do.	4½	— —
do.	5	103⅜ bzB.
do. Stargard-Posen	4	— —
do. do. II. Em.	4½	100¼ G.
do. do. III. Em.	4½	100¼ G.
Ndrschl. Zwgb. Lit. C.	5	— —
do. do. do. D.	5	— —
Ostpreuss. Südbahn	5	102⅝ G.
Rechte-Oder-Ufer-B.	5	103½ B.
Schlesw. Eisenbahn	4½	100 B.
Chemnitz-Kometau	5	88½ G.
Dux-Bodenbach	5	84¾ bzG.
do. II. Emission	5	74 B.
Prag-Dux	5	55½ bzG.
Gal. Carl-Ludw.-Bahn	5	94½ B.
do. do. neue	5	91¾ bzB.
Kaschau-Oderberg	5	81 bzB.
Ung. Nordostbahn	5	64⅜ bz
Ung. Ostbahn	5	58⅜ bz
Lemberg-Czernowitz	5	68¾ B.
do. do. II.	5	79 G.
do. do. III.	5	67¾ G.
Mährische Grenzbahn	5	68 G.
Mähr.-Schl. Centralbhn.	5	45⅝ bz
Kronpr. Rudolph-Bahn	5	85⅛ bz
Oesterr.-Französische	3	308½ G.
do. do. neue	3	296 bzG.
do. südl. Staatsbahn	3	249 bzB.
do. neue	3	249½ bz
do. Obligationen	5	86 bzB.
Warschau-Wien II.	5	98¼ G.
do. III.	5	97¾ G.
do. IV.	5	97 B.

Bank-Discont 4 pr. Ct.
Lombard-Zinsfuss 5 pr. Ct.

Eisenbahn-Stamm-Actien.

Divid. pro	1872	1873	Zf.	
Aachen-Mastricht.	1	—	4	36 bz
Berg.-Märkische	6	—	4	98¾ à ¼ bz
Berlin-Anhalt	17	—	4	142 bzG.
do. Dresden	5	5	5	66 B.
Berlin-Görlitz	3½	—	4	97¾ bzG.
Berlin-Hamburg	12	—	4	183 bzG.
Berl. Nordbahn	5	5	5	28⅛ bz
Berl.-Potsd. Magd.	8	—	4	111½ bzB.
Berlin-Stettin	12¾	—	4	159½ bzG.
Böhm. Westbahn.	5	—	5	97⅛ bz
Breslau-Freib.	7½	—	4	102¼ bz
do. neue	5	—	5	96⅞ G
Cöln-Minden	9 7/20	—	4	139½ à 39¾ bz
do. neue	5	5	5	112¼ bzB
Cuxhav. Eisenb.	—	—	6	— —
Dux-Bodenbach B.	5	5	5	45 bzG
Gal. Carl-Ludw. B.	7	—	5	102 bzG.
Halle-Sorau-Gub.	0	0	4	43⅛ bzG.
Hannover-Altenb.	5	0	5	47 bz
Kaschau-Oderbrg.	5	5	5	62⅞ bzG
Kronpr. Rudolphb.	5	5	5	70½ bzG.
Ludwigsh.-Bexb.	11	—	4	183 bzG.
Märk.-Posener	0	0	4	48½ bzG.
Magdeb.-Halberst.	8⅛	—	4	125 bzG.
Magdeb.-Leipzig	14	—	4	257⅝ G.
do. Lit. B.	4	4	4	96¾ bz
Mainz-Ludwigsh.	11 6/10	—	4	146 bz
Niederschl.-Märk.	4	4	4	98½ B.
Oberschl. A. C. D.	13⅜	—	3½	158½ B.
do. B.	13⅜	—	3½	142¾ B.
do. neue	—	—	—	149 bz
Oester.-Fr. St.-B.	10	—	5	194½ à 5¼ bz
Oest. Nordwestb.	5	5	5	114 bzB
Oester. südl. St.-B.	4	—	5	92½ à 2¾ bz
Ostpreuss. Südb.	0	0	4	39⅛ bz
Rechte O.-U.-Bahn	6	—	5	122 B
Reichenberg-Pard	4½	4½	4½	67¾ bz
Rheinische	9⅖	—	4	136¾ bz
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	4	32½ bz
Rumän. Eisenbhn.	3⅗	—	5	42 bzG.
Schweiz Westbhn.	1⅗	—	4	41¾ bz
Stargard-Posener.	4½	4½	4½	101⅝ bzB.
Thüringer	9	—	4	128 bzG
Warschau-Wien	10	—	5	81 bz

Eisenbahn-Stamm-Prioritäts-Actien.

Berlin-Görlitzer	5	5	5	104¼ bzG.
Berlin. Nordbahn	5	5	5	43¾ bz
Breslau Warschau	5	0	5	29½ B.
Halle-Sorau-Gub.	0	0	5	67½ bz
Hannover-Altenb.	5	0	5	69 bzG.
Kohlfurt Falkenb.	5	—	5	76¾ bzG.
Märkisch-Posener	0	—	5	77⅞ bz
Magdeb.-Halberst.	3½	3½	3½	81½ bz
do. Lit. C.	5	5	5	104 bz
Ostpr. Südbahn	0	0	5	70⅛ bzG.
Pomm. Centralb.	5	0	5	21¼ bz
Rechte O.-U.-Bahn	6	—	5	121¾ bz
Rum. (40% Einz.)	—	8	8	90¼ bzG.
Saal-Bahn	5	5	5	46½ bz

Bank- und Industrie-Papiere.

Anglo Deutsche Bk	7½	—	5	64 bz
Allg. Deut. Hand. G	9¼	—	5	36½ bzG.
Berliner Bank	14	—	4	68 bz
Berl. Bankverein.	18	—	5	84 bzG.
Berl. Kassen-Ver.	29 3/10	—	4	277 B.
Berl. Handels-Ges.	12½	—	4	118 bz
Berl. Lomb.-Bank.	11¼	—	5	39 G.
Berl. Makler-Bank	11	—	4	100½ bz
Berl. Prod.-Makl. B	8½	—	5	104 bz
Berl. Wechslerbk.	0	—	5	52¾ bzG.
Braunschw. Bank.	8⅔	—	4	118½ bzG.
Bresl. Disc.-Bank				
Friedenthal u. Co.	10	—	4	80½ G.
Bresl. Handels-G.	9	—	5	66 G.
Bresl. Maklerbank	30	—	5	75 G.
Bresl. Mkl.-Ver. B.	7	—	5	90¾ G.
Br. Pr.-Wechsl.-B.	12	—	4	70 B.
Bresl. Wechslerb.	12	—	4	68½ bzG.
Centralb. f. Genos.	14	—	4	70¾ bzG.
Coburg. Cred.-Bk.	7¼	—	4	74 G.
Danziger Priv.-Bk.	7	—	4	116 G.
Darmst. Creditbk.	15	—	4	154½ bz
Darmst. Zettelbk.	7	—	4	104¾ bzB.
Dessauer	—	—	fr.	— —
Deutsche Bank	8	—	4	80 bzG.
Deutsche Unionsb.	9½	—	4	70¾ bzG.
Disc.-Com.-A.	27	—	4	165 bz
Genossensch.-Bnk	10⅔	—	fr.	105 B
do. junge	—	—	4	101 G.
Gwb. Schuster u. C.	10	—	4	61¾ bzG.
Görlitzer Ver.-Bk.	10	—	4	— —
Goth. Grundcred. B	9½	—	4	102⅜ bz
Hamb. Nordd. Bnk.	13⅜	10⅘	4	146½ bz
do. Vereins-B.	13¾	10 5/9	4	121 B
Hannov. do.	6⅗	—	4	105⅜ bzG.
do. Disc.-Bk.	5	—	4	67¾ bzG.
Hessische Bank	6⅔	—	5	50 bzB.
Königsb. do.	8	—	4	80 bzG.
Ldw. B. Kwilecki	—	—	4	70 G.
Leip. Cred.-Bank.	15	—	5	142¾ bzB.
Luxemburger do.	12	—	4	114¾ bz
Magdeburger do.	5¾	—	4	104 G.
Meininger do.	12	—	4	109½ bzG.
Moldauer Lds. Bk.	4	—	4	45 G.
Ndrschl. Cassenv.	15	—	4	22 bzG.
Nordd. Grundcr. B.	13¾	—	5	90 bzG.
Oberlausitzer Bk.	8 3/10	—	4	69½ G.
Oest. Cred.-Actien	18¾	—	4	140½ a ½ b.
Ostdeutsche Bank	8	—	5	74¾ bz
Ostd. Product.-Bk.	8½	—	4	26⅞ bz
Posener Bank	6½	—	5	107⅞ G.
Pos. Pr.-Wechsl. B.	8	—	4	8 G.
Preuss. Bank-Act.	13½	—	4	187¼ bz
Pr. Bod.-Cr.-Act. B.	15	—	4½	85⅜ bzG.
Pr. Cent.-Bod.-Cr.	9½	—	4	118¾ bzB.
Pr. Credit-Anstalt	24	—	5	53 etbz
Prov. Wechsl.-Bk.	7½	—	4	89½ bzG.
Sächs. B. 60% I. S.	12	—	5	140⅞ bzB.
Sächs. Cred.-Bank	13	—	4	74⅛ bzG.
Schles. Bank-Ver.	14	—	4	114½ bzB.
Schl. Centralbank	13	—	4	65 G.
Schl. Vereinsbank	9	—	5	92 etbzG.
Thüringer Bank	14	—	5	100 bzG.
Ver.-Bk. Quistorp	10	—	4	11 bzG.
Weimar. Bank	8	—	fr.	104¼ bz
Wiener Unionbk.	5	—	4	80¼ bz
Baugess. Plessner.	14	—	5	62⅝ bz
Berl. Eisenb.-Bd. A	11½	—	5	150½ G.
D. Eisenbahnb-G.	0	—	5	45 bz
do. Reichs-u Co.-E.	7¾	—	5	88½ bzG.
Märk. Sch. Msch. G.	0	—	5	35¼ bzG.
Nordd. Papierfabr.	8	—	5	76 G.
Westend, Com.-G.	17	—	—	11⅛ bzG.
Pr. Hyp.-Vers.-Act.	16⅘	—	4	119⅝ B.
Schl. Feuervers.	17½	—	4	165 G pr. St.
Donnersmarkhüt.	—	—	5	56 bzG.
Königs- u. Laurah.	29	—	5	165⅞ bz
Lauchhammer	9	—	5	70 bzG.
Marienhütte	14	—	5	83½ bzG.
Minerva	—	—	5	5⅜ G.
Moritzhütte	—	—	5	60 G.
OSchl. Eisenwerk.	11	—	5	39½ G.
Redenhütte	10	—	5	45¾ G.
Schl. Kohlenwerk.	9	—	5	91 bz
Schles. Zinkh.-Act.	8	—	5	91½ bzG.
do. St.-Pr.-Act.	8	—	4½	96 bzG.
Tarnowitz. Bergb.	20	—	5	113½ bz
Vorwärtshütte	8	—	5	58¾ bz
Baltischer Lloyd.	0	—	5	35 B.
Bresl. Bierbrauer.	—	0	5	29 bz
Bresl. E.-Wagenb.	7½	—	5	58½ bz
do. ver. Oelfabr.	10	—	5	70 bzG.
Erdm. Spinnerei.	9	—	5	55 G.
Görlitz. Eisenb.-B.	0	—	5	45 B.
Hoffm's Wag.-Fab.	6	—	5	52⅝ bz
O.Schl. Eisenb.-B.	14	—	5	80¼ bz
Schles. Leinenind.	9	—	5	99½ bzG.
S.Act. Br. (Scholtz)	—	0	5	29 bzG.
do. Porzellan	7	—	4	79⅞ bz
Schl. Tuchfabrik	—	—	4	23 bzG.
do. Wagenb.-Anst.	9	—	4	46½ B.
Schl. Wollw.-Fabr.	10	—	4	26 bzG.

London, 3. Februar. Die „Times" macht über das egyptische Budget, dessen 10jährige Periode am 10. September v. J. zu Ende gegangen ist, folgende Angabe: Die Jahreseinnahmen vermehrten sich von 44,813,970 auf 10,571,048. Hierzu kam der Betrag der in dieser Zeit aufgenommenen Anleihen mit 59,349,000. Die Gesammtsumme aller Einnahmen betrug danach 98,102,720. Die Ausgaben bezifferten sich auf 112,561,784. Das hiernach sich ergebende Deficit von 14,459,064 wird durch die schwebende Schuld gedeckt. Letztere soll durch die neueste Anleihe gedeckt werden; der Betrag der gesammten consolidirten Staatsschuld erhebt sich dadurch auf 49 Mill. Pfd. Sterl. Die consolidirte Staatsschuld ist mit 7 pCt. verzinslich und erfordert deshalb jährlich den Betrag von 3,430,000 Pfd. Sterl.

Newyork, 2. Februar. Die Staatsschuld der Vereinigten Staaten hat sich laut amtlicher Bekanntmachung im Monat Januar um 1,845,000 Dollars vermindert. Im Staatsschatze befanden sich am 31. Januar 85,359,000 Dollars in Gold und 4,781;000 Dollars Papiergeld.

Newyork, 2. Februar. Der Dampfer des norddeutschen Lloyd „Hermann" ist gestern Abend 7 Uhr hier eingetroffen.

Telegraphische Course und Börsennachrichten.
(Aus Wolff's Telegr.-Bureau.)

Frankfurt a. M., 3. Februar, Nachmittags 2 Uhr 30 Min. [Schlußcourse.] Londoner Wechsel 118⅛. Pariser do. 93¾. Wiener do. 103 1/16. Franzosen*) 340½. Hess. Ludwigsb. 146⅞. Böhm. Westbahn 225¼. Lombarden*) 162. Galizier 237½. Elisabethbahn 218¼. Nordwestbahn 200¼. Elbthalbahn —, —. Oberhessen 76 15/16. Oregon 18⅞. Creditactien*) 245½. Russ. Bodencredit 86⅞. Russen 1872 94⅝. Silberrente 65⅞. Papierrente 61¼. 1860er Loose —. 1864er Loose 156¼. Ung. Schatzw. 87. Raab-Grazer 78⅞. Amerikaner de 1882 98⅛. Darmstädter Bankverein 389. Deutsch-österr. 84⅞. Prov.-Disconto-Gesellschaft 88¼. Brüsseler Bank 101⅜. Berl. Bankverein 83¼. Frankf. Bankverein 84¼. do. Wechslerbank 81. Nationalbank 1013. Meininger Bank 109½. Hahn Effectenbank 115. Continental 89. Südd. Immobilien-Gesellschaft —. Hibernia 90½. 1854er Loose —. Schiff'sche Bank —. Oberhessen —. Rockford 15¾. Rhein-Nahe-Bahn —.

Unbelebt, Speculationswerthe durch Contremine gedrückt, österr. Bahnen stationär, junge Banken matt, Bergwerke theilweise besser, Anlage-Fonds fest.

Nach Schluß der Börse: Credit-Actien 245¾. Franzosen 341¼. Lombarden 162⅜. Silberrente 65 15/16. 1060er Loose —. Fester.

*) per medio resp. per ultimo.

Frankfurt a. M., 3. Februar, Abends. [Effekten-Societät.] Creditactien 245, Franzosen 341⅛, Lombarden 161⅞, Galizier 237½, Silberrente 65⅞, Bankactien 1015, Böhm. Westbahn —, Elisabethbahn —, 1860er Loose —, Amerikaner —, Provinzial-Disconto-Gesellschaft —, Ungar-Loose —, Franz-Josefs-Bahn —, Rhein-Nahe-Bahn —, Cöln-Minden-Loose —. Deutsch-österr. Bank —. Ziemlich fest trotz matterer Berliner Course.

Hamburg, 3. Februar, Nachmittags. [Schluß-Course.] Hamburger Staats-Präm.-Anleihe 105. Silberrente 66. Oesterreich. Creditactien 209. dto. 1860er Loose —. Nordwestbahn —. Franzosen 728. Lombarden 345. Italienische Rente 59¼. Vereinsbank 121. Laurahütte 164. Commerzbank 92. dto. II. Emiss. —. Norddeutsche Bank 145¼. Provinzial-Disconto-Bank —. Anglo-deutsche Bank 63½. dto. neue 78. Dänische Landmannbank —. Dortmunder Union 73. Wiener Unionbank —. 64er Russ. Prämien-Anleihe —. 66er Russ. Prämien-Anleihe —. Amerikaner de 1882 94. Köln-M.-St.-Actien 140. Rhein. Eisenbahn-Stamm-Actien 137. Bergisch-Märkische 98. Disconto 3¼ pCt. —

Wechselnotirungen: London lang 20, 11 Br., 20, 05 Gd., London kurz 20, 28 Br., 20, 20 Gd., Amsterdam 169, 00 Br., 168, 20 Gd. Wien 176, 25 Br., 174, 25 Gd., Paris 79, 40 Br., 79, 00 Gd., Petersburger Wechsel 271, 00 Br., 269, 00 Gd., Frankfurt a. M. 170, 30 Br., 169, 70 Gd.

Hamburg, 3. Februar. [Getreidemarkt.] Weizen und Roggen loco geschäftslos, beide auf Termine ruhig. Weizen pr. 126 Pfd. pr. Februar pr. 1000 Kilo netto 250 Br., 248 Gd., pr. Februar-März pr. 1000 Kilo netto 250 Br., 248 Gd., pr. April-Mai pr. 1000 Kilo netto 265½ Br., 264½ Gd., pr. Mai-Juni pr. 1000 Kilo netto 268 Br., 266 Gd. — Roggen pr. Februar 1000 Kilo netto 195 Br., 193 Gd., pr. Febr.-März 1000 Kilo netto 195 Br., 193 Gd., pr. April-Mai 1000 Kilo netto 192 Br., 191 Gd., pr. Mai-Juni 1000 Kilo netto 193 Br., 192 Gd. — Hafer und Gerste fest. Rüböl still, loco 62, pr. Mai 63½, pr. October pr. 200 Pfd. 65. Spiritus matt, pr. Februar 54 Br., pr. April-Mai 55 Br., pr. August-September per 100 Liter 100% 57½. Kaffee sich befestigend; Umsatz 3000 Sack. Petroleum sehr fest, Standard white loco 13, 40 Br., 13, 30 Gd., pr. Februar 13, 30 Gd., pr. August-Decbr. 15, 60 Gd. — Wetter: Sehr trübe.

Hamburg, 3. Februar. [Abendbörse.] 8 Uhr 30 Min. Oesterr. Silberrente 65⅞. Amerikaner 94. Italiener —. Lombarden 345, 50. Oesterr. Credit-Actien 209, 50. Oesterr. Staatsbahn 730, 50. Oesterr. Nordwestb. —. Anglo-Deutsche B. 63½. junge —. Hamb. Commerz- u. Disc.-Bank —. Rhein. Eisenb.-St.-Actien —, —. Berg.-Märk. —. Köln-Mindener —, —. Laurahütte 164, —. Dortmunder Union 73. Norddeutsche —, —. Packetfahrt —. Transatlantische —. Anfangs matt, Schluß etwas fester.

Liverpool, 3. Februar, Vormittags. [Baumwolle.] (Anfangsbericht.) Muthmaßlicher Umsatz 10,000 Ballen. Matt. Tagesimport 7000 Ballen, davon 3000 B. amerikanische.

Liverpool, 3. Februar, Nachmittags. [Baumwolle.] (Schlußbericht.) Umsatz 10,000 B., davon für Speculation und Export 1000 Ballen. Matt.

Middl. Orleans 8¼, middl. amerikanische 7¾, fair Dhollerah 5, middl. fair Dhollerah 4⅝, good middl. Dhollerah 4¼, middl. Dhollerah 3¾, fair Bengal 4, fair Broach 5¼, new fair Oomra 5⅜, good fair Oomra 6⅛, fair Madras 5½, fair Pernam 8½, fair Smyrna 7, fair Egyptian 8¾.

Upland nicht unter good ordinary Januar-Februar-Verschiffung 7¾ D.

Manchester, 3. Februar, Nachmittags. 12r Water Armitage 8¾, 12r Water Taylor 10½, 20r Water Micholls 12¼, 30r Water Gidlow 14, 30r Water Clayton 14⅛, 40r Mule Mayoll 12⅞, 40r Medio Wilkinson 14¼, 36r Warpcops Qualität Rowland 13¾, 40r Double Weston 14½, 60r Double Weston 17, Printers 16/16 34/50 8½ pfd. 123. Ruhig, aber ziemlich fest.

Petersburg, 3. Februar, Nachmittags 5 Uhr. [Schlußcourse.] Wechsel London 3 Mt. 32 13/16. do. Hamburg 3 Mt. 276¾. do. Amsterdam 3 Mt. 162⅞. do. Paris 3 Mt. 345⅝. 1864er Prämien-Anleihe (gestplt.) 164¼. 1668er Prämien-Anleihe (gestplt.) 165¼. Imperials 6, 02. Große Russische Eisenbahn 144¾. Internationale Bahn 1. Emission —. do. II. Emission —.

Petersburg, 3. Februar, Nachm. 5 Uhr. [Productenmarkt.] Talg loco 46, per August 46. Weizen pr. Mai 14¼. Roggen loco 8, 00, per Mai 8, 25. Hafer per Mai-Juni 4, 90. Hanf per Juni —. Leinsaat (9 Pud) pr. Mai 14. — Wetter: Gelinde.

Königsberg, 3. Februar, Nachmittag. [Getreidemarkt.] Weizen niedriger. Roggen behauptet, loco knapp, loco 121/122 Pfd. 2000 Pfd. Zollgew. 60½, pr. Februar 57⅚, pr. Frühjahr und pr. Mai-Juni 57½ Thlr. Gerste begehrt. Hafer behauptet, loco pr. 2000 Pfd. Zollgewicht 49⅓, pr. Frühj. 48⅔ Thlr. Weiße Erbsen pr. 2000 Pfd. Zollgewicht 53⅓ Thlr. Spiritus per 100 Liter 100 pCt. loco 21⅓, pr. Frühjahr 21½, pr. August 23⅚ Thlr. — Wetter: Gelinde.

Danzig, 3. Februar, Nachm. 2 Uhr. [Getreidemarkt.] Weizen geschäftslos, bunter pr. 2000 Pfd. Zollgew. 82–84, hellbunter 85–86, hochbunter und glasig 87–91, 126pfd. pr. Februar 86½, pr. Frühjahr 87 Thlr. Roggen fest, 120pfd. loco pr. 2000 Pfd. Zollgew. inländ. 62⅓, pr. Februar 59½, pr. Frühjahr 61 Thlr. Kleine Gerste pr. 2000 Pfund Zollgewicht 57–60, große Gerste pr. 2000 Pfd. Zollgewicht 61–65 Thlr. Weiße Koch-Erbsen pr. 2000 Pfd. Zollgew. loco 53–54, do. Futter-Erbsen pr. 2000 Pfd. Zollgew. 52 Thlr. Hafer pr. 2000 Pfd. Zollgewicht loco 50–52 Thlr. — Spiritus pr. 100 Liter 100% loco 20⅚ Thlr. — Wetter: Milde.

Liverpool, 3. Februar. [Getreidemarkt.] Weizen und Mehl flau. Mais 6 D. niedriger.

Glasgow, 3. Februar. [Roheisen.] Mixed numbers warrants 102 Sh.

Amsterdam, 3. Februar, Nachmittags. [Getreidemarkt.] (Schlußbericht). Weizen pr. Mai 384, pr. November 356. Roggen per März 233½.

Bremen, 3. Februar. Petroleum fest, Standard white loco 13 Mk. 50 Pf. gefordert.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. Stein.
Druck von Graß, Barth u. Comp. (W. Friedrich) in Breslau.